Ano 11
Nº 96
95/Set/1º

Centro-Oeste

Uma publicação dos modelistas para os modelistas

R$ 5,00

Caixa Postal 656 **70359-970 Brasília, DF** **Brasil**

Capa

"Tentugal" nº 50 (Henschel 0-10-0, nº 21.687, de 1930), em sua festa de inauguração na VF Campinas a Jaguariúna, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), em 95/Março/11.

Pedro Paulo Rezende, ABPF-RJ

Pátios & Fotos

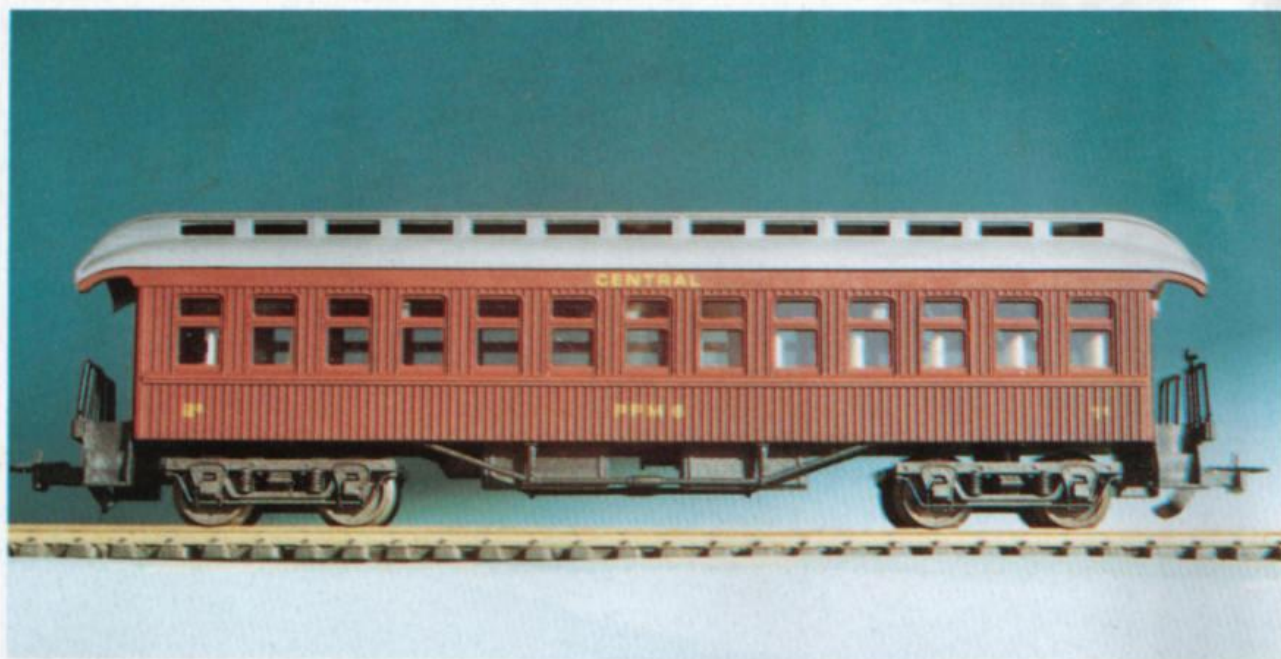
Seções

Os últimos lançamentos HO da Frateschi — Ten-Wheeller, carro de passageiros (foto) e bagageiro — abrem um leque de opções para o ferreomodelista que há anos desejava modelar ferrovias antigas.

Foto: Flávio R. Cavalcanti

Locomotivas de última geração Dash-9 nº 1101 e 1102 da EF Vitória a Minas (CVRD), bitola 1,00 m, montadas pela GE do Brasil. A foto, de 95/Maio, mostra-as sobre truques falsos de bitola 1,60 m (os verdadeiros estão sobre vagões prancha, cobertos com lona azul), quando passaram por Campinas, SP. Foram rebocadas por uma U20C da Fepasa até Jundiaí.

Vanderlei Zago

Centro-Oeste

Ano 11 — Nº 96 — 95/Setembro/1°

Publicação mensal de Modelismo Ferroviário, Preservação e Turismo Ferroviário

Editor: Flávio R. Cavalcanti

O Centro-Oeste é feito graças à colaboração de dezenas de modelistas e ferreo-fãs. O Conselho Editorial representa este reconhecimento, simbolizando que o Centro-Oeste é uma publicação feita pelos modelistas e ferreo-fãs.

Jornalista responsável:
Flávio R. Cavalcanti
Reg. Prof. 347 / 3 / 63 / DF

Redação: (061) 321-0092
Celular: (061) 981-8632
flavio.cavalcanti@persocom.som.com
flavio.cavalcanti@persocom.ax.apc.org
Caixa Postal 656
70359-970 Brasília, DF

Números avulsos: R$ 5,00
Assinatura por 6 edições: R$ 25,00
Assinatura por 11 edições: R$ 40,00
Anúncios: R$ 2,00 / cm²

Centro-Oeste remunera matérias técnicas do hobby. O pagamento poderá ser retirado na forma de assinatura, anúncio ou qualquer outro item em oferta.

O valor não dependerá do tamanho das matérias nem da quantidade de ilustrações, mas do interesse que venham a ter para os leitores, e da qualidade.

As matérias poderão ser re-publicadas pelo Centro-Oeste, inclusive em outros veículos.

Other Countries
SUBSCRIPTION RATE
12 issues = US$ 49.78
1 issue = US$ 5,50

O que vai pelo hóbi

Lançamentos As novidades da Frateschi incluídas na tabela de Agosto da Strambi & Frenhi: – Carros antigos de 1ª Classe, Bagageiro (R$ 10) e Ten-Wheeler (R$ 58) — todos 3 nas versões Cia. Paulista (CPEF) e Central (EFCB).

Carros antigos, também nas versões Canadian Pacific, Dickens RR, Pennsylvania, Southern RR, Denver & RGW e Santa Fe (R$ 11).

A Ten-Wheeler, também nas versões AT&SF, D&RGW, Illinois Con., Pennsylvania e Southern Pacific (R$ 64).

Decais Os decais LAF estão de volta, segundo anúncio publicado na revista "Em Escala Modelismo" nº 13, distribuída em 95/Maio.

O anúncio indica que estão nas lojas as folhas de decais para locomotivas (LC-1); para vagões frigoríficos (VF-1); para vagões fechados, gaiolas, graneleiros, isotérmicos, tanques (VC-1); e para gôndola, minério e plataforma (VC-2).

São indicados como revendedores: Alfredo Lupatelli, Rio Grande Modelismo, Train Shop, Arte & Modelismo e Strambi & Frenhi.

RSD-8 A construção da Alco RSD-8 da Fepasa a partir do modelo DL-531 da Powerline australiana — conforme sugerido por Guntram Hereth no CO-74/9 — foi o tema das 2 páginas de ferreomodelismo na Revista Ferroviária de 95/Fevereiro (José E. Buzelin, BH/MG).

Em Escala A edição nº 13 da revista "Em Escala Modelismo" foi a última multi-hóbis — a partir do nº 14, de Jul/26, a publicação especializou-se em Plastimodelismo.

A mudança de rumos — especialização ou fechamento — estava decidida já há bastante tempo, e foi preparada com a maior correção. Para que nenhum assinante fosse prejudicado, a revista suspendeu o recebimento de novas assinaturas (e renovações) com toda antecedência necessária.

A mudança estava prevista já para o nº 12 — quando foi detectado que ainda havia algumas assinaturas de ferreomodelistas, válidas até o nº 13. Decidiu-se, então, que o nº 13 ainda seria multi-hóbis.

São de especial interesse para o ferreomodelista, na EE-13, as matérias: (1) Melhore a performance de sua Bachmann 44-ton ou 70-ton; (2) Construindo um vagão gaiola da Cia. Paulista; e (3) Índice das matérias publicadas nas 12 primeiras edições de "Em Escala Modelismo".

É bom lembrar que "Em Escala Modelismo" ainda tem estoque dos números passados — por enquanto (FRC).

A Volta Voltou a circular em Maio/29 pp. o jornal "Trem de Ferro" (TF), da ABPF-RJ, que estava suspenso desde o final de 1991.

O nº 9 saiu com data de 95/Março-Abril, em 8 páginas formato A4 (21 x 29,7 cm), sob a responsabilidade de Marcelo Peters Rezende; com editoração eletrônica de Maurício

Onde encontrar o Centro-Oeste

Winterthur, Swiss	Fahrplancenter	Tellstrasse, 45	
Brasília, DF	Adam's Hobby Center	Galeria Cine Karim, lj. 18/19	061-244-1118
Belo Horizonte, MG	Agência Riccio	R. Carijós, 151	031-212-4201
	Agência Riccio	Prudente de Moraes, 616	031-296-6090
Rio de Janeiro, RJ	Hobbylândia	Av. Rio Branco, 156, S/L 212	021-262-3786
	Train Shop	R. Francisco Sá, 95 / lj. J	021-227-8284
	Frederico Trens Elétricos	R. Mar de Espanha, 17 / 201	021-261-8820
	Banca Navarro	Em frente à gare D. Pedro II	
São Paulo, SP	Alfredo Lupatelli	R. Seminário, 165 / 1	011-227-1002
	Rio Grande Modelismo	R. Martins Fontes, 197 / 73	011-256-8741
	HOriginal Trens Elétricos	R. Canuto do Val, 54 / 1° andar	011-222-0429
Piracicaba, SP	Verna Modas - J.U.Nassif ME	R. Alferes José Caetano, 701	0194-33-8749
Ribeirão Preto, SP	Strambi & Frenhi Hobbies	Edna Rocha de Freitas, 417	016-624-8015
Curitiba, PR	Arte & Modelismo	R. Des. Westphalen, 2174	041-233-6408
Londrina, PR	Hobby Mania Modelismo	Av. Higienópolis, 769 / loja 4	0432-23-8508
Porto Alegre, RS	Hobby Brinquedos	R. da Azenha, 201	051-223-8123

Carvas; e colaborações de Kléber Ângelo, Eduardo Coelho, João Bosco Setti, Marcelo Lordeiro, Rodrigo Carvas e Luiz Octávio.

A estréia da Tentugal nº 50, a rotunda de Cruzeiro (SP), o primeiro artigo de uma série sobre o funcionamento das locos a vapor e uma reportagem sobre a Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (VFCJ) são as principais matérias de preservação.

Para o ferreomodelista, foram reservadas nada menos que as 2 páginas centrais, com artigo ensinando a construir uma gôndola da série NA da antiga EF Central do Brasil.

Amplas fotografias trazem de volta o sabor dos velhos tempos do TF. Parecem ter sido captadas por scanner e incluídas na arte — talvez em poliéster — via impressora laser. Tal solução reduz drasticamente o custo (fotolito), mas algumas das fotos não apresentaram bom resultado.

Parece ter havido um exagero, ao reticular absolutamente tudo no TF-9 — inclusive as letras miúdas — o que deixa todo o jornal com aspecto acinzentado.

Olhando com atenção, tudo é formado por pequeninos pontos pretos e brancos, em diagonal (retícula).

A impressão do jornal não parece ter sido feita em gráfica offset — nem em xerox — o que pode significar que foi encontrada nova alternativa, mais econômica porém de qualidade bastante boa.

Talvez graças à retícula cinzenta aplicada até nas menores letras do texto (FRC).

Lição férrea A mini-ferrovia da Sociedade de Modelismo Ferroviário de Brasília (SMFB) foi o cenário do filme utilizado na última convocação de greve do Sindicato dos Professores do DF, no horário nobre da TV.

No filme — visto várias vezes por mais de meio milhão de telespectadores — o trem percorre vales, montanhas, túneis e uma im-

ponente ponte de madeira.

O trem — com um mini-cartaz do sindicato — pára 2 vezes, para dizer que os professores vão parar. No fim, descarrila do alto da ponte para alertar que, na opinião do sindicato, a educação vai acabar descarrilando.

Plásti Realizou-se de Agosto/23 a 27 pp., no Catuaí Shopping, Londrina, PR, a III Mostra e Concurso de Plastimodelismo, da Associação Londrinense de Plastimodelismo (ALP), nas categorias Aviões, Carros, Motos, Blindados, Ficção, Barcos, Dioramas e Militaria.

Participaram da promoção 5 lojas do Sul (Hobby Modelsport, Hobby Mania, Model Air Plane, Aeroclip Modelismo, Hangar 21 Modelismo), uma do interior paulista (Doctor Hobby), Cedro Hotel, Hotel do Lago, Banco do Brasil, Colégio Universitário, Antena 1 FM, Depósito Luzitano, Lumiplex, Usual Color Line e o próprio shopping.

Cartaz em 2 cores, convite e ficha de inscrição foram despachados via Correio 37 dias antes, em Julho/17.

O Pankinho É o jornal editado pela Regional Mogyana Bom Jesus da ABPF, sediada em Franca, SP, à R. Major Claudiano, 1.163, Cep 14400-690.

Exposição Foi aberta em Abril/13 pp., no Museu Padre Anchieta (Pateo do Colégio, 2, São Paulo, SP) a exposição "Uma Luz no Fim do Túnel", com fotos e textos sobre a história das ferrovias no Brasil e no Estado de São Paulo (Joel G. Pires, SP/SP).

ABPF A nova diretoria da ABPF-Nacional para o biênio 95/96 é formada por Ademir Sebastião de Souza (Regional Franca, presidente e dir. comunicação social), Francisco Carlos Bianchi (Campinas, 1º vice), Ralf Ilg (Santa Catarina, 2º vice), Gilberto Mendes (São Paulo, dir. administrativo), Hélio Gazetta F. (Campinas, dir. financeiro), Walter Franco de Lima (Campinas, dir. patrimônio) e Wanderley dos Santos (Franca, dir. pesquisas históricas).

Exposição Realizou-se de Jul/22 a 30 pp., na Galeria Municipal de Artes Deborah Barros de Almeida Prado, Jaú, SP, exposição de fotografias ferroviárias da região com exibição de maquete ferroviária. O evento foi organizado pelos aficcionados Ângelo e Francisco Pereira.

Plásti "MMMMM... Mr. Model" é o nome do boletim lançado em Julho último por Alaor Gosdal, da "Mr. Model", e que vem circulando como encarte do "Arte & Modelismo Informa".

A empresa "Mr. Model" é uma iniciativa de Alaor Gosdal, João Carlos Stelko e Edson (?) para produção de pequenas peças — complementos e acessórios — para modelismo em geral.

"Mr. Model" já dispõe de 4 tornos com automação CNC — computer numeric control — e produz pequenas peças com precisão de 0,005 mm.

Até o momento, a produção parece concentrar-se principalmente na linha automotiva 1/24.

Exposição Realizou-se de Julho/03 a 15 pp., no espaço cultural do Franca Shopping, Franca, SP, a exposição de ferreomodelismo e preservação ferroviária promovida pela ABPF e Indústrias Reunidas Frateschi (O Pankinho, ABPF-Bom Jesus, 95/Jul, nº 2).

Exposição Realizou-se de Agosto/21 a 24 pp., no Cinema Brasil, Além Paraíba, RJ, exposição do Museu de História e Ciências Naturais, com destaque para a história ferroviária. Contou com o apoio cultural do Supermercado Q-Listão e da Casa Cruzeiro Papelaria e Tipografia.

Devolvida Pela ECT, correspondência enviada à Associação Piracicabana de Ferreomodelismo – boletim "Trem de Ferro" (CO-95/3) – R. Regente Feijó, 774 / 2, Centro, 13400-100 Piracicaba, SP, com a indicação de "Desconhecido no local" (José F. Pavelec, Ponta Grossa, PR).

Mauá Está nas livrarias "Mauá, o Empresário do Império", do jornalista Jorge Caldeira, que tenta resgatar a memória de Mauá. Há pelo menos uma foto da Baroneza (Joel G. Pires, SP/SP).

Escola A Escola Estadual Amílcar Savassi, de Barbacena, MG, lembrou a "Semana da Ferrovia" com uma programação destinada a divulgar a estrada de ferro entre os alunos, despertando-os para a necessidade de sua utilização.

De Agosto/28 a Setembro/03, haverá exposição de maquetes; mostra de selos ferroviários; palestra de Cláudio Bonfim, da ABPF; visita dos alunos à estação de Barbacena; excursão ferroviária; concursos; e outros eventos.

A iniciativa, inédita, é do diretor Altair Geraldo Barbosa, da Associação de Pais e Mestres e de membros da comunidade de Barbacena.

SELETIVO

Linha direta do leitor para compra, venda, troca, intercâmbio & correspondência

Apostila Construção e modificações de modelos de vagões – Apostila mostrando, de maneira simples, o caminho passo-a-passo para construção e modificações em modelos de vagões. O primeiro volume, com 28 páginas, traz trabalhos de fácil execução em 4 vagões, com fotos e ilustrações, além de macetes para soldagem plástica, pintura, aplicação de decais e envelhecimento. – Preço: R$ 8 (preto & branco) ou R$ 16 (com fotos coloridas). – Kelso Médici // R. Teopompo de Vasconcelos, 36 / 201 // (Cep) 12243-830 São José dos Campos, SP // Tel.: (0123) 41-2860.

Teresópolis Procuro informações sobre a Estrada de Ferro Teresópolis e sobre José Augusto Vieira, construtor dessa ferrovia – Pedro Paulo Raposo de Rezende – R. Armando Farjado, 35 / casa 12 – Cascata Guarani – 25963-130 Teresópolis, RJ.

Intercâmbio Gostaria de trocar informações e fotos ferroviárias com amigos em todo o Brasil – Pedro Paulo Raposo de Rezende – R. Armando Farjado, 35 / casa 12 – Cascata Guarani – 25963-130 Teresópolis, RJ.

Computador Aluga-se: Micros 486 DX2-66 (R$ 3,00/hora), Impressora Jato de Tinta (R$ 2,00/hora), Scanner Color (R$ 3,00/hora). Tarifas reduzidas para horário noturno, semana, mês, fins-de-semana e feriados. – Renato (031) 292-4370 ou 292-4374.

Modem Agora ficou mais fácil (?) mandar e receber arquivos, programas, jogos ferroviários e jogos educatiiiivos. Só falta mesmo descobrir como — e conseguir — estabelecer o bendito contato entre computadores via Modem, de preferência à noite (FRC, 061-321-0092).

Classificados

Pequenos anúncios somente serão recebidos, acompanhados de cheque ou depósito, no valor de R$ 0,20 por palavra. No caso de anúncio com caixa postal, indique o endereço físico para conhecimento do Centro-Oeste.

Para curtir mais o modelismo ferroviário

Flávio R. Cavalcanti

Trens & Modelismo — que José Agenor (Machado, MG) não pretendia transformar em publicação regular — já teve 2 novas edições, desde o CO-95.

"Trens & Modelismo" II e III seguiram o mesmo figurino que tanto agradou a centenas de ferreomodelistas, desde o lançamento do primeiro T&M e do livreto que se seguiu, "Modelismo Ferroviário".

A receita consagrada por Agenor é fazer livretos de 17 x 22 cm impressos em offset, com 16 páginas, ilustrações, fotos preto & branco (P&B) — e oferecê-los diretamente ao ferreomodelista, por mala direta, sob o lema: "Uma publicação para ajudá-lo a curtir ainda mais o seu hóbi".

As matérias procuram cobrir 2 áreas:

- Dicas para curtir o ferreomodelismo;
- Reportagens sobre protótipos brasileiros.

O enfoque é sempre muito prático, acessível ao iniciante — tanto no hóbi quanto no interesse por nossas ferrovias protótipo —, o que torna sua leitura extremamente útil e agradável, independente do grau de conhecimentos de cada um.

É recomendação permanente do Centro-Oeste, tanto para o iniciante quanto para o veterano.

Não vou entrar em detalhes sobre as matérias e fotos (excelentes) dos livretos do Agenor — não por achar que as publicações não mereçam toda a divulgação, mas — porque, quem não tratar de garantir o seu exemplar, bem merece o arrependimento que sentirá mais tarde, quando souber o que perdeu.

O caso dos livretos de Agenor não é de ver para crer. É de comprar primeiro — ou não reclamar, depois.

Lançado após o CO-95, T&M-II foi oferecido pelo Centro-Oeste apenas através da circular de Julho aos ex-assinantes e não-assinantes.

Quanto ao Agenor, ficou sem nenhum exemplar.

Centro-Oeste

Mapas, Horários e Plantas de Material Rodante (Xerox)

A qualidade dos originais varia de péssima (–) a ótima (+)

Ref.	Descrição	R$
20215	Horários da SPR – 1923	4,58
20945	Mapas Brasil 1945	8,50
20965	Mapas RFFSA 1965	2,62
20984	Mapas Brasil 1984	2,94
	Plantas de Locos, Carros e Vagões	
30191	VFFLB – Carros	6,54
30201	SR-2 – Album de Vagões	9,16
30211	EFOM – Vapor 76 cm	2,94
30212	SR-2 – Vapor/Elet/Diesel	8,50
30301	EFL – Carros 13 metros	6,87
30302	EFL – Carros de 9 a 19 m	3,92
30303	EFL – Vagões	7,85
30305	Leopoldina Vapor	6,21
30311	EFCB – 1 m – Gôndolas	4,25
30312	EFCB – 1 m – Box/Gaiolas	5,89
30313	EFCB – 1 m – Plat/Tanque	5,56
30321	EFCB – 1,6 m – Box	4,58
30322	EFCB – 1,6 m – Gôndolas	4,25
30323	EFCB – 1,6 m – Outros	5,23
30331	SR-3 – Vagões particulares	3,92
30351	EFCB – Locos a vapor (—)	11,12
30352	EFCB – Elétricas / Diesel	4,58
30401	NOB – Carros	10,46
30402	NOB – Diesel	1,96
30403	NOB – Vapor	6,21
30411	SR-4.1 Vap/Elét/Dies/TUDH	5,23
30412	SR-4.1 TUEs	4,91
30413	SR-4.1 Carros e Vagões	7,19
30414	SR-4.1 Autos e Guindastes	5,07
30415	SR-4.1 Vagões a serviço da	7,52

Ref.	Descrição	R$
30501	SR-5 / RVPSC – Diesel	3,60
30502	SR-5 / RVPSC – Automotriz	2,29
30503	SR-5 / RVPSC – Vapor	7,85
30551	EFDThCh – Vapor	3,27
30555	EFDThCh – Vagões	5,23
30601	SR-6 – Diesel + Vagões (+)	3,92
30602	SR-6 – Outros vagões (+)	3,92
30603	Trem Minuano (—)	1,31
30605	VFRGS Locos a Vapor	8,50
30611	VFRGS – Plataformas	3,92
30612	VFRGS – Gaiol/Tanque	3,92
30613	VFRGS – Box/Frig/Gônd	3,27
30701	Fepasa – Tanq/Hop/Gaiolas	7,19
30702	Fepasa – Plat / Gôndolas	6,54
30703	Fepasa – Box / Frigo	10,46
30711	Fepasa – Carros 1ª Classe	3,27
30712	Fepasa – Carros 2ª Classe	5,23
30713	Fepasa – Restaurantes	1,96
30714	Fepasa – Bag/Poltr/Leito	3,27
30731	CPEF – Eletr / Diesel	3,60
30732	CPEF Vapor 1,6 / 0,6 m	7,19
30733	CPEF Vapor 1,0 m	8,01
30734	CPEF Carros	23,05
30742	CMEF Vapor 1,0 / 0,6 m	7,68
30751	EFS – Vapor	7,85
30752	EFS – Diesel	1,31
30871	EFVM – Diesel (—)	1,64
30872	EFVM Locos a Vapor	3,27
30873	EFVM Carros + Vagões	5,23
30901	Vagões CCC	5,23

Mas não se desespere — o Centro-Oeste ainda dispõe de um pequeno estoque, que acabará 30 dias após o lançamento deste CO-96 (se durar tanto).

Devido ao crescente preço de impressão — também nas gráficas de Machado, MG —, Agenor não está mais tendo condições de oferecer desconto para revenda, seja através das lojas, seja através do Centro-Oeste.

A estratégia encontrada por ele foi recomendar a Hobbylândia, Lupatelli, Strambi & Frenhi, Rio Grande, Hobby Mania, HOriginal, Hobby Brinquedos e Importadora Locomotiva — além do Centro-Oeste e da Revista Ferroviária — e solicitar que estas lojas e publicações recomendem T&M-III.

T&M-III pode ser adquirido diretamente de José Agenor. Mas não perca tempo. No início de Agosto, ele informou que restavam apenas 100 exemplares.

Os temas de T&M-II

- EF Vitória a Minas — Do minério à carga geral
- Melhore o desempenho de suas locomotivas
- As RS-1 na Santos-Jundiaí
- As "Canadenses" da Central
- Maquete com trilhos rígidos
- Vagão prancha para bitola métrica

Os temas de T&M-III

- Modele uma estação de cargas
- Vagões gaiola da RFFSA
- O trem de minério da MBR
- Modele um tanque TCC da RFFSA
- As locomotivas V-8 da Fepasa

Em Escala se especializa

Marcus Vinicius Fonseca
Editora Tempo Livre Ltda.

A revista "Em Escala Modelismo", a partir do nº 14, deixa de ser uma publicação de multi-hóbis e passa a dedicar-se exclusivamente ao plastimodelismo.

Após diversas avaliações, concluímos não ser possível manter um bom nível de matérias — com abordagens mais profundas em 5 diferentes segmentos — em apenas 40 páginas.

A experiência mostrou que, quando reforçávamos uma modalidade, as outras fatalmente saíam prejudicadas.

Infelizmente, aumentar o número de páginas — no atual estágio de desenvolvimento do modelismo no Brasil — não é uma solução viável.

Além disso, a multiplicidade também exige que se mantenha um grande corpo de colaboradores — modelistas de alto nível. Isso exige um enorme esforço de organização e coordenação que, na maioria das vezes, não é possível obter.

Nossos colaboradores não são remunerados e, portanto, sua disponibilidade para a revista é limitada. Uma posição perfeitamente compreensível, mas que gera atrasos e dificuldades insanáveis.

Por fim, pesou também o aspecto econômico.

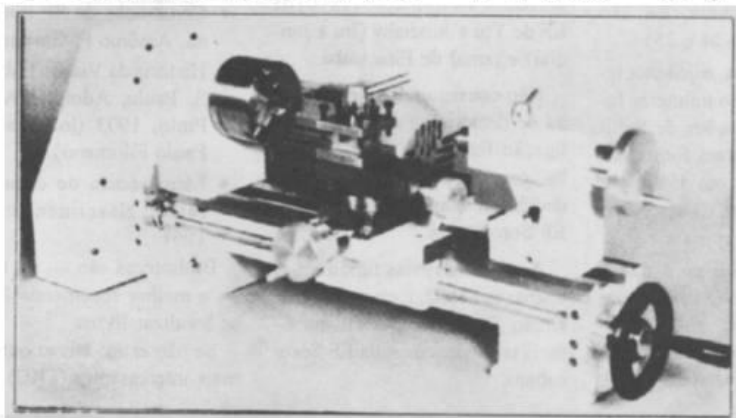
Em relação ao ferreomodelismo — que é o interesse do leitor do Centro-Oeste — o número de anunciantes não cobre sequer o custo de uma página da revista.

No entanto, vínhamos mantendo uma média de 6 a 8 páginas — já chegamos a 12 — nesta modalidade.

É claro que o apoio de nossos leitores ferreomodelistas sempre foi enorme e contagiante.

Por esta razão, "Em Escala Modelismo" estará sempre aberta a esses companheiros. Podemos ter defeitos, mas a ingratidão não é um deles.

Por esses motivos, não nos restou outra saída, a não ser a especialização.

Isso não impede, porém, que, em nosso novo rumo, convidemos todos os ferreomodelistas — que também tenham o plastimodelismo como interesse — a nos acompanharem.

Perguntas & Respostas

Fontes de pesquisa sobre a Ytuana e a Sorocabana

Meu professor de história, Mauro, e eu estamos lutando para resgatar as raízes da cidade de Elias Fausto, que são puramente ferroviárias.

Estamos tentando refazer o histórico da cidade, segundo o qual, teria sido a EF Sorocabana que passava aqui.

Comparando, porém, a data de fundação da cidade com os capítulos do livro "O Vapor nas Ferrovias do Brasil" (Benício Guimarães, Rio, 1993) sobre a EFS e a Ytuana, concluímos que esta última é que foi, de fato, a primeira ferrovia de Elias Fausto.

Há também uma confusão quanto à quilometragem exata onde se construiu a estação de Elias Fausto.

Pedimos ajuda para localizar e obter documentos sobre a história da Ytuana e da Sorocabana — em especial aos amigos Paulo Filomeno e Alberto del Bianco, este último "vizinho" nosso de Indaiatuba, a 10 km daqui.

Também pretendemos tombar a estação de Elias Fausto e transformá-la no "Museu Municipal Elias Fausto Pacheco Jordão", em homenagem ao engenheiro que construiu a linha da antiga Ytuana e cujo nome foi — merecidamente — dado à cidade (Ronaldo Cruz, Elias Fausto, SP).

É verdade que a EF Sorocabana passava por Elias Fausto, já que absorveu a antiga Ytuana.

Interessa conhecer a história das linhas da Ytuana, antes e depois da união com a EFS.

Com base em pesquisa da Ferrovias Paulistas S/A (Fepasa), Centro-Oeste publicou um breve resumo histórico das 5 ferrovias cujas linhas foram absorvidas em sua formação, 1967 — Cia. Paulista, Cia. Mogiana, EF Sorocabana, EF Araraquara, EF São Paulo Minas (CO-24 e 25).

Aquela pesquisa, cujo autor ignoro — bem como inúmeras fotos e foto-reproduções de Sullivan Duarte — foram fornecidas ao Centro-Oeste, em 1987, por Wanderley Paulini, da assessoria de imprensa da Fepasa.

Complementei-a com dados do levantamento "O Brasil, suas Riquezas Naturais, suas Indústrias", publicado de 1907 a 1909 pelo Centro Industrial do Brasil.

Este levantamento é considerado precursor do atual Anuário Estatístico (anual) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que o relançou em edição fac-símile (4 tomos), em 1986, como o Volume 2 de sua "Série Estatísticas Retrospectivas".

É possível que Alberto del Bianco tenha adquirido esse levantamento, pois em 1988 solicitou informações a respeito, para sua pesquisa sobre a Cia. EF do Dourado — publicada como encarte na RBF-4 (89/Ago) — em cuja bibliografia é citado.

O capítulo que nos interessa está no Tomo 3, "Indústria de Transportes – Indústria Fabril", cujas primeiras 86 páginas são dedicadas ao histórico detalhado de nossas ferrovias até 1906 *(ver a antiga postila ref. 20203, "Ferrovias 1906")*.

Dissidência & união

Consta que a Sorocabana surgiu do desentendimento entre os capitalistas de Ytú (Itu) e os de Sorocaba, na formação (1870) da EF de Ytú a Jundiahy (Itu a Jundiaí) e ramal de Piracicaba.

Não conseguindo que a Ytuana se decidisse a construir uma ligação ferroviária para Sorocaba, os capitalistas desta cidade decidiram afastar-se e fundar a EF Sorocabana.

As duas ferrovias fundiram-se apenas em 1892, formando a Cia. União Sorocabana e Ytuana — mais tarde denominada EF Sorocabana.

Quilometragem

De acordo com o "Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas Articuladas" de 1960, da extinta Contadoria Geral de Transportes, a estação de Elias Fausto (ex-Monte Mor) foi inaugurada em 1873.

Entendo que "inauguração" indica abertura do prédio e do trecho ao tráfego.

É deste "Guia Geral" de 1960 que provém o "Quadro das estações de Jundiaí a São Pedro", no "Roteiro das estações da Ituana", de Paulo Filomeno e Kelso Médici (CO-89/22).

Note que a situação da estação de Elias Fausto (km 71, segundo o "Guia Geral") reflete a realidade de 1960 — e não necessariamente a de 1873.

Vários outros livros poderão ajudá-los. Os principais estão no CO-94/11, com as dicas de como obtê-los, quando possível:

- As ferrovias de São Paulo, Flávio Azevedo Marques, 1981
- Café e ferrovias, Odilon Nogueira de Matos, 1974
- Construção da EF Sorocabana, Antônio F. Gaspar, 1928
- História da Viação Pública de S. Paulo, Adolpho Augusto Pinto, 1903 (localizado por Paulo Filomeno)
- Meio século de estradas de ferro, Nascimento Brito, 1961

Bibliotecas são — no interior — a melhor recomendação para se localizar livros.

Se não estes, talvez outros até mais interessantes (FRC).

Vagão para captar energia

Peço orientação de algum companheiro, que tenha experiência de compras no estrangeiro, sobre como proceder para ser atendido.

Comprei da America's Hobby Center uma loco diesel GP38-2 Life-Like e ela veio sem os corrimãos das partes traseira e dianteira.

Já escrevi reclamando mas não obtive resposta, talvez por não ter-me expressado corretamente em inglês.

Também gostaria de saber se posso adaptar um vagão Frateschi para captar energia dos trilhos para uma locomotiva — e se o truque Frateschi tem isolamento entre as rodas — pois possuo uma loco a vapor Bachmann 4-4-0 (American) Tender "Jupiter" HO e ela falha muito, dando trancos e parando nos AMVs, precisando de um empurrãozinho para continuar circulando.

Por isso, quero adaptar um vagão para ajudar a captar energia. Já li algo sobre o assunto, num antigo Centro-Oeste, mas não lembro em que número, e me parece que não estava bem esclarecido o modo de fazer a adaptação.

Outra dúvida que tenho é se as grades flexíveis NS da Atlas são compatíveis com as da Frateschi, e se há algum código (Code) especial, ou se qualquer uma serve para interligar-se ao produto nacional.

Até o CO-93, não tinha notícias sobre o adiamento do II Encontro Brasileiro de Ferreomodelismo. Gostaria de saber se haverá o evento este ano, ou se já se realizou enquanto minha assinatura esteve vencida (Pedro Rodrigues, Cachoeiras de Macacu, RJ).

Também sou meio bronco em inglês, além de não conhecer a GP38-2 Life-Like.

Caso tenha vindo uma folha de instruções com o desenho do modelo e suas partes, eu tiraria uma xerox; assinalaria as peças que faltam; e escreveria:

– "Please, send these parts to me. They are missing in the package you have sent to me".

Mandaria a reclamação via fax, indicando com clareza um número de fax para resposta.

Não esqueça de acrescentar "55-" (código do Brasil) antes do código DDD de sua cidade.

Se nenhum amigo físico ou jurídico puder ajudar — na falta de um fax seu — você pode recorrer à agência de Correios.

Mas, com certeza, alguma papelaria ou escritório de contabilidade pode prestar serviço de recebimento de fax para você.

Vagão de energia

Sim, os rodeiros dos vagões Frateschi são isolados — ou causariam curto-circuito na via.

A sugestão do Centro-Oeste era de usar uma locomotiva sem motor (no tempo das 4x4, que deixaram de ser produzidas em 1985). Era fácil, pois havia um truque sem engrenagens para as velhas 4x4, bastando encaixar as chapinhas de contato nos pinos que já vinham de fábrica.

Usar um vagão é um pouco mais complicado. Você terá que inventar uma forma de instalar as chapinhas de contato para captar energia das rodas. Recomendo fazer isso nas 4 rodas de cada lado, para o máximo contato elétrico em qualquer AMV.

Há 2 providências principais a considerar:

- Você deve disfarçar os fios, imitando as mangueiras de ar junto aos engates; e
- O vagão será acoplado à loco de forma permanente, devido a essa fiação.

No CO-68/8, Délio Araújo ofereceu uma sugestão para melhorar a captação de energia na SD40 Model Power. Resta estudar o caso da Bachmann 4-4-0 Jupiter, para ver se a idéia é aplicável a ela.

Outra providência que você pode tomar, é verificar se existem trechos sem alimentação em seus Aparelhos de Mudança de Via (AMVs). Minha receita para diagnosticar e amenizar o problema foi divulgada no DC-19/13, "Evite problemas nos seus AMVs".

☛ ***Um resumo ilustrado está sendo publicado neste CO-96, com o artigo onde Paulo Thiengo sugere a modificação de AMVs (pág. 18).***

Grades Atlas

Sim, as grades flexíveis NS da Atlas são compatíveis com suas colegas Frateschi.

Que eu saiba, a Atlas oferece grades com trilhos Code 100 — (trilhos com altura = 100 milésimos de polegada = 2,54 mm).

Na junção Atlas / Frateschi, tome algumas precauções:

- Como o conjunto trilhos + dormentes Atlas tem menor altura, calce a grade Atlas com 1 ou 2 tiras de cartão, de forma a nivelar o topo dos trilhos Atlas / Frateschi; e
- Como os trilhos Atlas são um pouco mais estreitos, soldeos aos trilhos Frateschi, alinhando os boletos de ambos pela lateral interna.

Esta segunda dica foi dada por Marcelo Lordeiro em seu artigo "Os códigos dos mini-trilhos" (CO-93/17), que recomendo.

Seu objetivo é manter a bitola da via (que se mede entre as laterais internas dos boletos) e evitar ressaltos na passagem do material rodante, da grade Frateschi para a da Atlas e vice-versa.

II Encontro

O adiamento do II Encontro Brasileiro de Ferreomodelismo, realizado afinal em Jun/15~17, foi anunciado no CO-95.

A Associação Mineira de Ferreomodelismo (AMF) compareceu — excursão fretada para conectar-se com o Trem de Prata — e José Augusto Neto (CO-87/18) ganhou menção honrosa por seu carro de passageiros feito artesanalmente em metal (FRC).

U20C com falha no AMV

1) Como é feita a alimentação dos trilhos nos AMVs ref. 4200 Frateschi?

2) É normal a locomotiva em manobras, em velocidades ultra-baixas, parar em cima do AMV — mais precisamente, no "jacaré"?

3) Das 6 locos que possuo — entre elas duas U20C — só uma tem esse problema. Quando em percurso, a luz da cabine dá uma pequena piscada ao passar pelo AMV. É normal?

4) Esta U20C apresenta faiscamento nas rodas, aqui e ali, mesmo estando limpos os trilhos e as rodas. É normal?

5) De vez em quando, o coletor do induzido criava uma resina, uma sujeira, e a loco perdia velocidade. A solução que encontrei foi lixar o coletor com lixa d'água nº 600. A partir daí, continuava a escurecer o coletor. Qual será o problema? Algum curto no enrolamento dos fios do induzido?

6) Sempre lubrifico minhas locos com óleo Singer, principalmente nos redutores e mancais. Já nos mancais do eixo do induzido, que recebe os volantes, lubrifico com vaselina sólida, que a meu ver retêm mais lubrificação. É bom esse procedimento? (João Souza F., Castilho, SP).

Parece evidente que há algo errado com uma de suas U20C.

Além das rodas e dos trilhos, deve-se limpar também o contato metálico (chapinha) que capta energia das rodas — bem como a parte de trás das rodas, onde encosta esse contato.

Verifique se todos os contatos

estão bem posicionados por trás das rodas.

Verifique se o fio está bem soldado ao contato, assim como sua conexão com o circuito impresso, e daí para o motor.

Uma causa de faiscamento são breves interrupções em algum ponto do circuito. Cortada a corrente, acumula-se tensão elétrica e salta a faísca.

A falha na luz da cabine sugere que isso esteja acontecendo.

A falha momentânea também pode ser causada por uma pequena imperfeição nos truques ou nos eixos das rodas. Um desequilíbrio pode ajudar a criar problemas de contato — em especial no "jacaré" do Aparelho de Mudança de Via (AMV), onde uma das rodas tende a afundar, ao cruzar a canaleta. Uma das outras rodas pode ficar momentaneamente no ar.

☛ ***Um resumo ilustrado sobre falhas na alimentação dos trilhos de um AMV está sendo publicado neste CO-96, com o artigo onde Paulo Thiengo sugere a modificação de AMVs (pág. 18).***

Além de lixar o carvão (escova), convém retirar a sujeira acumulada nas 3 ranhuras que separam os 3 polos do coletor.

Um alfinete faz o serviço.

A "resina" citada por você merece um exame. Estará se derretendo aos poucos a resina isolante do enrolamento?

Verifique se o carvão não está curto demais; e se a mola tem pressão para lhe transmitir energia a partir do circuito impresso de iluminação.

Recomendo economia de lubrificação — na quantidade de óleo e no número de vezes.

Na poeira e na secura de Brasília (semelhante à do Sahara), parece-me que a lubrificação de fábrica dura 1 ano ou até mais, com uso diário. (Talvez a Frateschi possa indicar um número cientificamente determinado, em horas de uso). Problema, mesmo, é quando a loco passa meses sem uso, depois de andar bastante.

Por fim, quero lembrar uma ótima sugestão oferecida por César Arruda no DC-6/10 (90/Set):

- Eliminar uma engrenagem de cada truque da U20C, deixando-a com apenas 8 rodas de tração e 4 rodas livres.

Embora muito provável que nada tenha a ver com o problema enfrentado por você, não deixa de ser uma providência testada e aprovada por vários colegas.

Apenas, exige alguma habilidade. Eu ainda não me senti seguro de tentar algo assim.

Ao recolocar as rodas, é preciso que fiquem alinhadas e balanceadas nos eixos (FRC).

Preços & catálogo de ferreomodelismo

Solicito uma lista de preços dos produtos ferroviários da Frateschi, pois me interessei muito pelo hóbi e quero começar a montar uma maquete.

Tenho certeza de que meus amigos também ficarão interessados, quando virem (Sandro Barros, Maceió, AL).

Desejo entrar para o ferreomodelismo, mas não conheço nada e gostaria de adquirir alguns conhecimentos.

Se vocês pudessem mandar um catálogo com preços e fotos, por gentileza, eu ficaria agradecido (Georges Santos, Maringá, PR).

Sejam bem-vindos ao hóbi! Espero que o Centro-Oeste lhes seja útil, fornecendo idéias, dicas, e contato com os demais colegas.

Existe em Londrina, PR, a Hobby Mania Modelismo (*anúncio nesta edição*), onde Georges poderá ter contato, ao vivo e a cores, com o ferreomodelismo.

Lá mesmo, poderá adquirir 2 publicações básicas:

- O Catálogo Frateschi, que apresenta a linha de produtos do fabricante brasileiro; e
- O manual "Ferrovias para Você Construir", vol. II, que é um guia fundamental para planejar, construir e colocar em operação sua primeira mini-ferrovia.

O contato ao vivo com um bom revendedor — quando possível — é fundamental para quem deseja começar no hóbi.

Melhor ainda — também quando possível — é encontrar um clube ou grupo de ferreomodelistas, para ver o quê e como fazem, conversar, trocar idéias.

José Carlos e Ângela, da Hobby Mania, poderão colocá-lo em contato com os colegas.

Uma publicação como o Centro-Oeste — embora indispensável — é apenas a terceira linha de apoio ao iniciante.

Ajuda muito, quando você não tem loja nem colegas por perto.

Mas ajuda muito mais, quando também pode encontrá-los.

Isto significa uma responsabilidade muito grande para os revendedores, clubes e mesmo ferreomodelistas individuais.

O crescimento do hóbi ocorrerá na proporção em que todos procurem apoiar os novatos.

À distância

Mesmo nas maiores cidades do Primeiro Mundo, muitas vezes o ferreomodelista precisa fazer compras à distância, por DDD, fax, carta etc.

Cartão de crédito é uma ferramenta prática — mais flexível que o cheque — pois o lojista pode faturar só os itens de que dispõe no momento, com o pacote já pronto para despachar.

Isso porque, na maioria das cidades, o número de ferreomodelistas não justifica o custo de uma loja com toda a imensa variedade de itens que alguém pode querer adquirir algum dia.

Para adquirir locomotivas, vagões, trilhos etc., Sandro deve entrar em contato com as lojas do ramo, de várias cidades — como as que anunciam através do Centro-Oeste — e comparar os preços, atendimento etc.

Antes de tudo, porém, providencie as 2 publicações básicas:

- O Catálogo Frateschi, para você ter idéia do que existe, bem como as medidas; e
- O manual "Ferrovias para Você Construir", vol. II, com o básico sobre planejamento e construção de maquetes, ligações elétricas, paisagem, decoração etc. (FRC).

Divulgação de eventos

Venho através desta agradecer pela divulgação do aniversário da ABPF, ocorrido em Março/11 pp. — quando inauguramos a locomotiva nº 50, tipo 0-10-0 — e também pelo exemplar da revista.

Apesar de não ser ferreomodelista, gostei muito do Centro-Oeste, que conhecia só de nome, e desde já torno-me seu assinante, devido ao bom conteúdo de notícias ferroviárias.

Na qualidade de diretor-financeiro e coordenador da VF Campinas-Jaguariúna, desejo esclarecer o seguinte:

Não fornecemos com maior antecedência a data de aniversário da ABPF devido a compromissos assumidos com agências de turismo e escolas para o fretamento do trem, que é feito no início do ano.

Quando decidimos fazer a comemoração, não encontramos data disponível, e o único dia livre estava a apenas 45 dias. Até confeccionar o boletim e o convite — feitos pelos sócios nas horas vagas — só pudemos postar a correspondência com 11 dias de antecedência.

Convém notar que a ABPF possui muitos sócios, e todos têm liberdade para divulgar e fazer comentários sobre a Associação.

Por isso, quando algum sócio ou outra pessoa escrever ao Centro-Oeste informando data de comemorações e outras informações, peço que por favor certifique-se com a diretoria da ABPF ou a gerência da ferrovia, pelo telefone (0192) 53-6067, Campinas, SP, para que não ocorram informações erradas ou enganos, como aconteceu com a data do aniversário deste ano.

A ABPF não se responsabiliza pelo que os sócios divulgam sem ter certeza dos fatos.

Todo evento que ocorrer, a diretoria comunicará oficialmente ao Centro-Oeste.

Aproveitando a oportunidade, informo que a EF Vale do Bom Jesus, de Pedregulho a Rifaina, SP, deixou de operar em Janeiro pp., devido ao cancelamento dos subsídios pela Secretaria de Esportes e Turismo do Estado de São Paulo, com a entrada do novo governo.

Estamos negociando com prefeituras da região, o governo estadual e empresas particulares, para voltar a operar.

Todo o material rodante continua na ferrovia e se, de fato, não voltar a operar, será transferido para Campinas. Qualquer nova informação, escrevo ao Centro-Oeste.

Informo também que a Regional de Santa Catarina está operando trem turístico a vapor a partir de Rio Negrinho em direção à Serra do Mar, a cada 2 meses. A locomotiva é a Mikado nº 160 da SR-9/RFFSA (ex-760 da Mogiana), cedida em comodato à ABPF.

Também estamos recuperando a Mallet nº 204 (ex-SR-9). Maiores informações com Ralf Ilg, diretor-administrativo da Regional Santa Catarina, pelo telefone (0476) 44-0939 (Hélio Gazetta F., 95/Maio/15).

Prezado Hélio: – Agradeço os esclarecimentos oferecidos em sua carta, e sinto-me lisonjeado com sua apreciação positiva do Centro-Oeste, bem como por sua decisão de assiná-lo.

Agradeço, também, o propósito de manter o Centro-Oeste informado sobre os eventos e fatos da ABPF, daqui por diante. Com certeza, isto será positivo para a causa da preservação ferroviária.

O Centro-Oeste sempre esteve e sempre estará aberto à divulgação de toda notícia, informação, comentário etc., da ABPF-Central, bem como das Regionais. Este é um dos papéis básicos de nossa publicação.

Compreendo que os dirigentes da ABPF têm seus afazeres (trabalho, família); além da sobrecarga imposta — nas poucas horas que restam — pelo trabalho extra como diretores da entidade.

Lamento e peço desculpas, se minha resposta ao leitor José Luiz Affonso no CO-94, páginas 10 e 11, acaso pareceu constituir alguma crítica à ABPF.

Longe disso! Minha intenção — e a do José Luiz Affonso, creio eu — foi apenas de contribuir para que a divulgação da ABPF (e outras iniciativas) adquira o maior alcance,.

O leitor, do ponto de vista do "público". — E o editor do Centro-Oeste, do ponto de vista da "linha industrial", que sempre limita a agilidade desejável em qualquer publicação.

O Amigo oferece em sua carta um exemplo preciso dessas limitações, ao observar que, embora a decisão da ABPF tenha sido tomada com 45 dias de antecedência, só 11 dias antes foi possível despachar os convites — por sinal, muito bem produzidos.

Acredito que 11 dias são um prazo mais do que razoável, para uma notícia ser divulgada com destaque num jornal diário como o Estadão, Folha etc.

No caso do Centro-Oeste — de produção bem mais lenta — a soma dos 34 dias de preparativos da ABPF com mais alguns dias de preparativos por aqui, muitas vezes impede-me de colaborar com mais eficácia na divulgação de um evento.

Não tenho a pretensão de interferir no funcionamento interno da ABPF — seria fora de propósito —, mas permita-me observar que um jornal como o Centro-Oeste não precisa ser informado só quando fica pronto o convite oficial.

O rascunho e 1 ou 2 fotos, mandados antes de Março/1º, com certeza permitiriam editar a notícia com o maior destaque e amplitude de detalhes, que a notícia com certeza merecia.

Enfim, exatamente devido às limitações do Centro-Oeste, este jornal não pode prescindir da colaboração de um amplo e descentralizado quadro de colaboradores, detectando e informando fatos de relevo em todo o País — muitas vezes, com uma pequena antecedência (sobre um convite formal) que faz toda a diferença entre informar ou deixar de informar o leitor, a tempo, sobre determinado evento.

Estamos todos cientes de que tais colaboradores quase nunca são porta-vozes oficiais dos eventos que informam — daí, suas notas serem publicadas com as respectivas assinaturas.

Mais do que um tributo ao colaborador, a assinatura das notícias também é um lembrete à responsabilidade de cada um pelas informações oferecidas aos demais (FRC).

Onde encontrar o Centro-Oeste

Gostaria de receber um exemplar do Centro-Oeste, bem como o endereço onde consegui-lo em Belo Horizonte (Rodrigo Almeida, BH/MG).

É um prazer conhecê-lo, Rodrigo, e espero que o Centro-Oeste possa ajudá-lo no ferreomodelismo.

Atualmente, o Centro-Oeste pode ser adquirido na Agência Ricio, em 2 endereços, conforme indicado na página 3 desta edição – "Onde encontrar o Centro-Oeste" (FRC).

Siglas & siglas das ferrovias

Quando vemos a sigla EFCJ, o que devemos entender — EF Campos do Jordão ou EF Campinas a Jaguariúna? (Pedro Paulo Rezende, Teresópolis, RJ).

A ferrovia da ABPF-Campinas chama-se "Viação Férrea" (VFCJ), o que a distingue da sigla da EF Campos do Jordão (EFCJ), apesar da semelhança.

A confusão talvez resulte da página 8 do "Trem de Ferro" nº 9, onde a sigla da ferrovia serrana foi atribuída à ferrovia da ABPF-Campinas (FRC).

O banco samaritano

Estou escrevendo para renovar assinatura. O banco mandou o comprovante, via malote, para a sua conta (Eddy Jaggi, Canela, RS).

Lamento, Eddy, mas você vai ter que mandar outra carta, informando o banco, o dia e o valor do depósito. Não posso sequer adivinhar se sua assinatura será renovada por 6 ou 11 edições.

Acredite: — O banco não manda aviso. Nunca mandou. Receio que nunca mandará.

A propósito: — De qual banco estamos falando? (FRC).

Questionar não tira pedaço

Venho pedir-lhe desculpas pelo telefonema do último dia Mai/1º, pois eu questionei você muito mal sobre a demora do Centro-Oeste!

Há um ano, eu recebia o CO-89, que me fez continuar junto com o Centro-Oeste até hoje — e espero que por muitos anos mais. Nunca, antes, eu imaginaria que existisse uma revista tão completa e tão boa como o Centro-Oeste.

Aprendi muito com você. O que sei hoje sobre trens, devo 95% ao CO e aos amigos de intercâmbio que conheci graças ao "Seletivo".

Por tudo o que você tem feito por mim e por muitos outros amigos, a única coisa que posso fazer é não me preocupar mais com a demora, pois quando o CO atrasa é porque não teve outra alternativa. Fiquei chateado comigo mesmo, pois sei que deve ser duro cuidar sozinho do CO.

Só peço uma coisa: — Atrase o CO, elimine as fotos coloridas — mas não deixe o Centro-Oeste terminar (Ronaldo Cruz, Elias Fausto, SP).

Você não questionou "mal" a demora do Centro-Oeste, Ronaldo! Não há o quê desculpar.

Quanto à demora, nunca deve ser considerada "normal".

Um dia, seu exemplar se extravia e você fica parado, julgando melhor não "questionar" o que supõe ser um atraso.

Pelo contrário, sempre recomendo que os amigos entrem em contato, se uma encomenda não for recebida em prazo razoável, ou o Centro-Oeste não chegar no momento previsto. Tal providência é essencial para solucionar o quanto antes alguma falha.

Infelizmente, peço que reclamem de alguma demora, mas já não encontro tempo para responder pessoalmente a estas cartas — e essa falta de tempo é um sinal de que precisamos simplificar o trabalho do Centro-Oeste.

Quanto ao futuro do Centro-Oeste, esteja tranquilo.

É um jornal que está dando certo, e já provou por 10 anos do que é capaz (FRC).

Contatos imediatos

Tendo-me mudado para o Espírito Santo, solicito:

1) Atualizar meu endereço para correspondência; e

2) Informar a existência de aficcionados do ferreomodelismo em Vila Velha ou Vitória (Dinarte Andrade, Vila Velha, ES).

Na seção "Perguntas & Respostas" do CO-95, observei que o Ronaldo Schroeder está interessado em manter contato com outros ferreomodelistas.

Como Joinville fica relativamente próxima de Corupá, estou tentando manter contato com ele, porém falta-me seu endereço.

Gostaria que o amigo o fornecesse, para que o contato pudesse se concretizar (Nivaldo Klein, Joinville, SC).

No Quadro de Avisos do CO-95/36, a nota de Warren Delano faz menção a um estudo do prof. Antônio G. N. Novaes e de Marco Antônio Mastrobuono sobre "Política de Transportes em Esquemas de Integração Econômica".

Estando eu iniciando meu trabalho de conclusão do curso de economia, sobre transportes, seria muito útil conseguir uma cópia deste estudo.

Então, peço-lhe por favor que passe-me o endereço de Warren para que eu possa contactá-lo e conseguir o material (Marcelo Oliveira, Santo André, SP).

Minha sugestão, nestes casos, é sempre de publicar um pequeno anúncio no "Seletivo".

Não é caro, de modo algum, e ajuda a ampliar este canal — o Centro-Oeste —, sem o qual hoje não teríamos como contactar colegas ferreomodelistas e ferreo-fãs espalhados pelo País.

Pior — sequer saberíamos da existência desses colegas, em especial, com os quais hoje nos interessa estabelecer contato.

Visto que atividades paralelas atrapalham o principal (jornalismo) e não sustentam o Centro-Oeste, convém agora "vender" o próprio jornal — exemplares, assinaturas, anúncios — para que esse canal de comunicação melhore ainda mais (FRC).

Falando de trens & maquetismo

Solicito o envio de valores do Centro-Oeste e também a possibilidade de conseguir algumas plantas de circuitos de uso em maquete.

Peço a orientação de como conseguir edificações do tempo do Velho Oeste americano ou, ao menos, a indicação de publicações sobre o assunto (Mário O. Jr., Niterói, RJ).

Notei que no CO-95 faltou algo mais sobre ferreomodelismo.

Amigos também notaram (César Tonetti, Valinhos, SP).

Quais são as 10 maiores, e quais as 10 mais antigas ferrovias dos Estados Unidos?

O Centro-Oeste é a melhor revista de ferreomodelismo brasileira. Por que não publica, em todos os números, projetos de maquetes? (Walter Handler, Rio, RJ).

Construções à Faroeste encontram-se nos Estados Unidos e podem ser vistos na revista "Model Railroader", disponível em grandes livrarias que lidam com revistas importadas, como a Siciliano, nos shopping centers.

Circuitos eletrônicos para ferreomodelismo estão na pauta para publicação nos próximos números do Centro-Oeste.

Caso — por circuito — Mário esteja se referindo ao "projeto das vias" de uma maquete, recomendo o livro "Ferrovias para Você Construir", vol. II, da Frateschi, que traz 16 projetos — do mais simples ao mais complexo — além das dicas básicas para o tablado (mesa), assentamento dos trilhos, ligações elétricas, cenário e operação da mini-ferrovia.

Projetos & cia.

Dois projetos de mini-ferrovia e vários artigos sobre ligações elétricas, operação etc. estão em fase de preparação.

Deveriam entrar nesta edição, mas ficou claro que não havia mais espaço, devido às notícias acumuladas; e ainda exigiriam algum tempo (FRC).

Desculpe a nossa falha

Campos do Jordão (CO-94/26) – A estação mostrada na foto, de fato, pertence à EF Campos do Jordão; porém localiza-se na cidade de Pindamonhangaba, ponto inicial da ferrovia (Marcos Ahorn, SP/SP).

Fotografia (CO-95/18) - O artigo "Photographing your dioramas" faz parte da publicação "How to build dioramas", de Sheperd Paine, editado por Kalmbach Books. Dos outros 3 artigos citados, só possuo xerox e me esqueci de anotar as datas e outros dados. É só nessas horas que se dá a devida importância a eles (Rubens Weyne, Porto Alegre, RS).

Fotografia (CO-95/18) - Alberto R. Cavalcanti concluiu o curso de Cinema na Universidade Federal Fluminense (UFF), e não na UFRJ, como foi publicado (FRC).

Cabildo (CO-94/8) – É necessário destacar que o "Cabildo" localizado na Plaza de Mayo é um edifício histórico. A atual prefeitura localiza-se em outro lugar (Marcos Ahorn, SP/SP).

English Electric (CO-95/37) - No tópico "Pintura" do Quadro de Avisos, sobre a nova pintura da RFFSA na locomotiva elétrica English Electric nº 9016-9, acredito que se quis dizer que os truques C-C não têm mais as grandes rodas raiadas — e não "dentadas", como foi publicado, não? (Alexandre Santurian, Salvador, BA).

Idéias, Dicas & Soluções

Intercâmbio técnico entre os modelistas

RS-12 O catálogo da America's Hobby Center traz oferta de RS-12 Stewart por US$ 49,95. Não sei se é a mesma solicitada pelo Marcelo Naumann, no CO-95/11 (Leonel Motta, Taboão da Serra, SP).

S-1 A revista norte-americana Model Railroader de 95/Maio informa, na seção Workshop, que foi lançado nos Estados Unidos um kit de conversão para transformar o modelo Atlas HO de S-2 numa S-1.

O kit consiste em um novo corpo e uma nova chaminé, para substituir os originais da S-2. A diferença entre as máquinas está no número de portas e no tamanho das grades dos radiadores, itens localizados no corpo.

O produto foi desenvolvido especialmente para os modelos Atlas e, portanto, o encaixe é — garante a revista — perfeito.

Infelizmente, a revista não fornece maiores detalhes — preço, tipo de material etc. — e diz que, quem estiver interessado, deve informar-se numa loja de ferreomodelismo (dos EUA) ou diretamente com o fabricante:

- Smokey Valley's
  P.O. Box 339
  Plantersville, MS 28862
  Estados Unidos

Este fabricante está no catálogo Walthers e seus kits de conversão são de metal branco. Portanto, tudo leva a crer que este também seja.

É possível que, no próximo ano, este kit já esteja no catálogo Walthers, facilitando sua encomenda pelas lojas brasileiras que trabalham com esse distribuidor.

As S-1 — 5 máquinas — rodaram na EF Central do Brasil. Maiores informações podem ser obtidas na revista Em Escala Modelismo, números 10 e 11 (Carlos Campanhã, SP/SP).

Estireno Uma boa fonte de pedaços de estireno é o acabamento interno de geladeiras. Certa vez, consertei a cabine de uma G-12 com um pedaço curvo do interior da porta de geladeira.

Procura nas oficinas de geladeira e lojas de peças do ramo (Joel G. Pires, SP/SP).

Paulista Acabo de receber o CO-24, contendo fotos de locomotivas elétricas e a vapor da grandiosa Cia. Paulista, bem como dados sobre o arranjo das rodas e seus fabricantes.

Adorei esta edição. Encontrei nela aquilo que há muito tempo eu procurava (Ricardo Alegretti, SP/SP).

Fácil Quando comentei que detalhes são fáceis de modificar (CO-95/11), é lógico que isso depende da habilidade, capricho e paciência de cada modelista, pois trocar truques B-B por C-C vendidos comercialmente, fazer desaparecer algumas venezianas ou acrescentar alguns tubos no teto do modelo não é o mesmo que cortar por inteiro as cascas de 2 ou 3 locomotivas e depois juntar os pedaços para fazer uma única locomotiva.

Esta foi a situação vivida por mim para fazer uma U6B da RFFSA / Central a partir de uma casca de U20C Frateschi, truques de carros de passageiros Frateschi, hand-rails de RS-3 Atlas, bem como diversos pedaços de estireno etc., e que apresentei aos amigos da SBF, no Ibirapuera.

Por falar nisso — como posso motorizar esta U6B, já que não consegui adaptar o motor Frateschi para um chassi tão reduzido, de aproximadamente 11 cm? Gostaria de alguma sugestão a respeito (Marcelo Naumann, Guarulhos, SP).

Prismas Alguns vagões box e gôndolas possuem nas testeiras reforços em forma de prismas trapezoidais (CO-18/8). Algumas árvores de injeção de plastimodelos têm esse formato.

Prismas de plástico também podem ser encontrados em saboneteiras, na peça que apoia o sabonete (Joel G. Pires, SP/SP).

Noroeste No CO-95/12, onde se discrimina o número de locomotivas GM (100) e Alco (65) adquiridas, os modelos correspondentes às potências devem ser — provavelmente:

- 45 Alco CC de 900 HP = Alco RSD-8
- 20 Alco BB de 900 HP = Alco RS-8
- 30 GM BB de 900 HP = GL-8
- 70 GM BB de 1.425 HP = G-12 (Nilson Rodrigues, SP/SP).

RSD-12 A respeito da pergunta de Marcelo Naumann no CO-95/11:

A "Alco Models", atualmente fora do mercado, produziu 3 locomotivas muito similares da linha Alco, que foram: (1) DL-702 ou RSD-12; (2) DL-600B ou RSD-15; e (3) DL-721 ou RS-32.

Para não perder o costume, "nossas" RSD-12 vieram fora dos padrões daquela que seria a locomotiva RSD-12 "correta" — ou seja, similar à Alco Models DL-702.

Na "nossa" RSD-12, o corpo longo veio com a configuração da DL-721 — isto é, com diferenças nas portas centrais e nos elementos de ventilação na parte superior das laterais.

Isto significa que, para se montar uma RSD-12 "nossa", seria necessário nada menos que montar o corpo da DL-721 no estrado da DL-702.

Haja paciência!

Já a RSD-15 — conhecida nos EUA como "Aligator" (jacaré) — é bem maior que as outras duas, e não tem condições de ser aproveitada.

Recomendo a Revista Ferroviária de 1991/Fev-Mar-Abr-Mai, onde foi publicado um artigo referente à RSD-12 (Nilson Rodrigues, SP/SP).

Windows 95 A Microsoft detectou incompatibilidades com 722 softwares, inclusive dela mesma. Entre eles: — CorelDraw 5.0, Corel Ventura 4.2 e dBase 5.0.

Arquivos Fred Flores tem razão quando diz que pode-se encontrar a coleção antiga da Revista Ferroviária na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro.

Indico também os arquivos do Jornal do Brasil, onde há muita coisa interessante.

Foi lá que obtive reportagem e fotos de um incrível desastre ocorrido em 1930 na EF Teresópolis, além da matéria sobre a inauguração da primeira seção desta ferrovia, em 1896.

Vale a pena ir lá pesquisar.

Só não saia de lá à noite, pois o Rio de Janeiro não está para brincadeiras (Pedro P. Rezende, Teresópolis, RJ).

Cola A cola Scotch 3M Multiuso é ótima para modelismo, pois tem boa aderência (quase instantânea) para uso em estireno, papel, papelão, papel cartão e madeira balsa.

A dificuldade é achá-la no comércio. Raramente é encontrada nas Lojas Americanas ou no Carrefour.

Poderia ser comercializada pelo Lupatelli, já que a Aerobrás e a Hobbylândia têm marcas próprias de colas para uso distinto em estireno e balsa (Humberto Grasso F., SP/SP).

Atma Para os felizes proprietários de carros de passageiros da antiga Atma, que estejam precisando substituir diafragmas (sanfonas) danificados das portas frontais — de ligação com o carro anterior e/ou posterior da composição — é possível adaptar o kit #9100 produzido pela American Limited e comercializado pela Longs Drug Store, cuja importação pode ser feita diretamente, pelo Correio, com pagamento através de cartão de crédito internacional.

O endereço da Longs é: – 25070 Alessandro Boulevard // Moreno Valley, CA 92553 // Estados Unidos (Humberto Grasso F., SP/SP).

Guardando modelos & revistas

Márcio Hipólito, SP/SP

Não é preciso gastar dinheiro com caixas e outros utensílios, para guardar seus modelos de locos, vagões, revistas, boletins e outros papéis ligados ao hóbi.

Modelos

Para guardar locomotivas, que são pesadas, uso aquelas caixas de papelão onde vêm acondicionadas frutas. As caixas de pêssego (menores) e goiaba (maiores) são sólidas e resistentes.

Você pode desmontá-las e tornar a montá-las pelo avesso, de modo que não destoem tanto da decoração doméstica. Também pode caprichar mais um pouco, pesquisando nas papelarias um papel ou plástico adequado para forrá-las.

Vagões e carros — por serem mais leves — podem ser guardados em caixas de camisas, que são mais frágeis.

Papéis

Para guardar fotografias e pequenos papéis, uso como "arquivo" embalagens de fitas de vídeo. Neste caso, não é conveniente tentar desmontar e montar de novo pelo avesso. Mas o aspecto dessas caixas é bem mais agradável.

Revistas

Para guardar em pé revistas de formato pequeno — como Centro-Oeste, Modelismo em Notícias, Arte & Modelismo Informa, Informativo Frateschi etc. — desmonto e torno a montar pelo avesso caixas de flocos de milho (sucrilhos Kellog's).

Um recorte em diagonal na parte de cima, facilita muito na hora de localizar, retirar e guardar de volta (na ordem certa) uma das revistas.

Revistas maiores — como Ferrovia, Revista Ferroviária, Model Railroader, catálogos — podem ser arquivadas em caixas de camisa, formando volumes de 6 a 12 edições por caixa.

Não gosto de encadernar essas publicações, e muito menos de perfurá-las para guardar em pasta-arquivo. Quando se precisa de uma revista, é preciso carregar o volume todo. E, se a encadernação não for bem feita, acaba rasgando as revistas.

Nessas caixas, a pesquisa e o manuseio é muito fácil.

O ideal é separar as revistas por título, agrupá-las pela ordem e usar uma etiqueta adesiva para indicar o conteúdo de cada caixa.

Peças

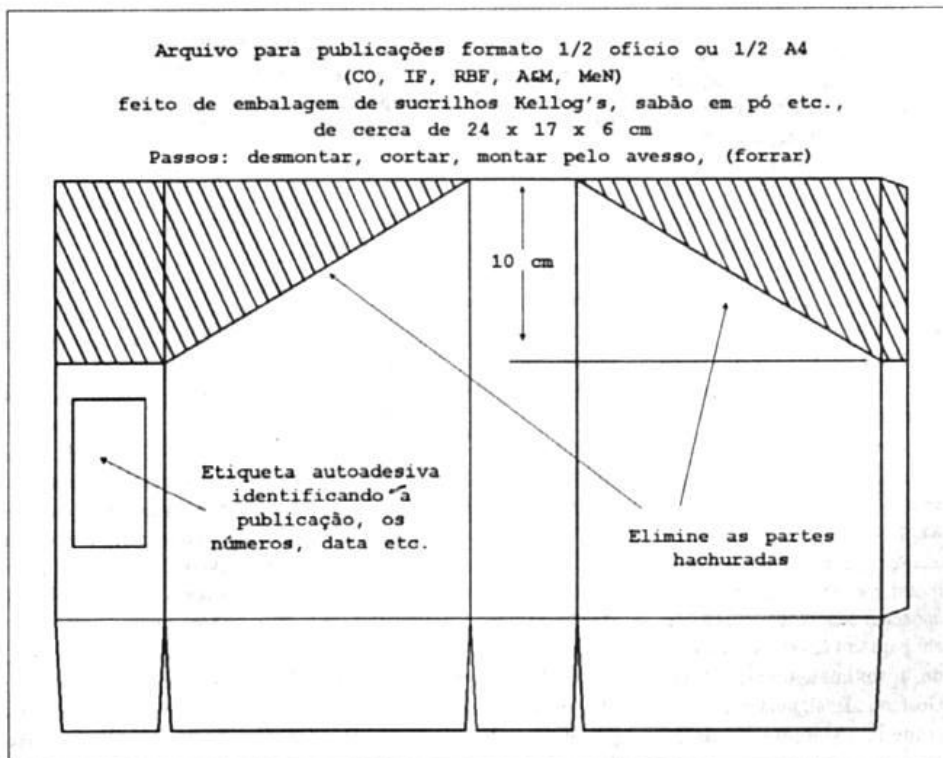
Para guardar pequenas peças, parafusos, detalhes etc., uso os frascos transparentes de filme fotográfico, disponíveis aos quilos em lojas de revelação.

A tampa na largura total do frasco permite guardar e tirar as pecinhas sem complicações.

A escolha de frascos transparentes ajuda a identificar o conteúdo de cada um.

Esses frascos são guardados em caixas de bombons, também viradas pelo avesso. Identifique o conteúdo de cada caixa, do lado de fora, para facilitar sua vida.

Outra solução é guardar os frascos de filme fotográfico nas embalagens plásticas de vagões Frateschi — que, por sua vez, podem ser guardadas em caixas de camisas.

Caixas de 5 mil grampos também podem ser coladas — por exemplo, de 3 em 3 — para formar um arquivo tipo gaveteiro.

Painel com indicador de direção

Flávio R. Cavalcanti

Um dos motivos que me levaram a gostar mais do antigo Controlador CT-5100, é que a chave de inversão de marcha movia-se na horizontal — direita X esquerda.

Bastava olhar a posição da chave, para saber que a locomotiva partiria da estação para um lado ou para o outro.

No CT-200 (com inércia), a chave inversora tinha movimento vertical — além de ficar ao lado da chave de inércia, o que me confundia com frequência.

Acionava a inércia, pensando inverter a marcha. Ou invertia a marcha para o lado errado (de cima X de baixo).

Nem sempre, porém, as coisas são tão simples.

Mini-ferrovias existem com pátios em todas as posições — e as vias dão voltas e mais voltas, em todos os rumos.

Uma forma de saber para que lado o Controlador mandará a locomotiva é instalar um par de LEDs indicadores de direção no painel de controle da mini-ferrovia.

Esta dica foi dada por Vítor Mazócoli na "Esporte Modelismo" nº 8, no início dos anos 80.

Os LEDs são ligados em paralelo, um com o outro, formando 2 "caminhos alternativos" para a passagem da corrente.

Cada LED deixa passar corrente contínua (CC) apenas em um sentido.

Se a corrente flui do trilho "preto" para o trilho "vermelho", acenderá um dos LEDs. Se a corrente flui no sentido contrário, acenderá o outro LED.

Um Resistor 680R, 1/4 Watt, é ligado em série com os 2 LEDs.

O conjunto é ligado em paralelo com a alimentação dos trilhos — antes da subdivisão do fio "vermelho" para as chaves que ligam / desligam os vários trechos de via férrea eletricamente isolados.

Você pode instalar os LEDs em qualquer ponto do painel de controle, junto ao desenho esquemático das vias férreas.

O ideal é colocá-los junto ao desenho do pátio principal.

Também é possível retirar a chave inversora HH do Controlador Frateschi e instalá-la no painel de controle, perto dos LEDs. Isso facilita, ainda mais, a operação da mini-ferrovia.

Neste caso, é importante lembrar que o circuito LEDs/Resistor deve ser ligado "depois" da chave de inversão de marcha — ou indicará sempre a mesma direção.

Direita *— O circuito indicador de direção de marcha das locomotivas é formado por apenas 2 LEDs e 1 Resistor.*

Liga-se em paralelo com a alimentação dos trilhos — depois da chave inversora e antes da ramificação do fio vermelho para várias chaves liga/desliga dos trechos isolados — formando um "atalho".

Esse "atalho" permite que a corrente volte para o Controlador sem ter percorrido os trilhos. Daí a necessidade do Resistor, limitando a quantidade de corrente neste "circuito-mais-curto".

Conforme a polaridade, a corrente usará 1 dos 2 sub-atalhos, acendendo 1 dos 2 LEDs.

Abaixo *— Exemplo simples de um painel de controle com os comandos instalados no desenho esquemático da via férrea. Usando a convenção "ligado-para-cima / desligado-para-baixo", é fácil perceber — de imediato — que o desvio ativo, no pátio da estação, é o mais externo. Da mesma forma, percebe-se — num instante — que as agulhas de ambos os AMVs estão viradas para o desvio exterior. O LED aceso revela — não há como errar — em qual direção o trem deve partir.*

Com um mínimo de experiência em eletricidade / eletrônica, alguns amigos retiram do Controlador e instalam no painel: (A) O botão de velocidade; e (B) A chave inversora de direção de marcha da locomotiva. O corpo do Controlador pode, assim, ficar oculto, sem ocupar espaço no painel propriamente dito.

Como fazer — Você pode desenhar o esquema das linhas numa cartolina clara, com lápis, e preenchê-las depois com Durex colorida (use cores diferentes, para trajetos diferentes). Cole a cartolina sobre uma chapa de compensado. Para evitar poeira, encardimento etc., cubra o conjunto com plástico adesivo Contact transparente, ou — se preferir — uma placa de acrílico.

Este exemplo — bem simples — pode ser modificado para qualquer mini-ferrovia mais complexa. Basta fazer um estudo prévio do desenho, levando em consideração as dimensões das chaves, alavancas, LEDs, caixas de comando, knobs etc.

Modificações nos AMVs

Paulo Thiengo, Cachoeiro de Itapemirim, ES
Boletim "Pino & Manilha", 95/Março-Maio, nº 9

Antes de iniciar o assentamento das grades, faça as seguintes modificações nos AMVs, para prevenir problemas em seu funcionamento futuro:

A - Teste a firmeza da fixação das agulhas aos trilhos fixos que vêm do Coração do AMV, forçando cada uma, lateralmente, no ponto de fixação. Se houver uma folga grande, capaz de atrapalhar seu alinhamento com o trilho fixo, faça o seguinte:

Vire o AMV de cabeça para baixo e, com um ferro de solda, derreta um pequeno pedaço de dormente sobre a peça metálica de fixação da base da agulha folgada, cobrindo a depressão ali existente. Ao mesmo tempo que for fazendo isso, mantenha a base da agulha forçada para o lado desejado, visando corrigir o alinhamento.

Se mesmo assim não ficar bom, force com a ponta do soldador — de preferência de 50 ou 60 Watts, de ponta chata — o plástico usado para preencher a depressão, de forma que este entre embaixo da peça metálica, do mesmo lado que a agulha está sendo forçada. Faça isso até obter o devido alinhamento. Observe que este alinhamento só ocorre quando a agulha está encostada no trilho fixo.

Se a agulha soltar-se da peça metálica de fixação, torne a fixá-la com uma gota de solda.

B - Verifique a fixação da ponta das agulhas, que é feita por uma "lasca" lateral do patim da própria agulha, encaixada numa reentrância da barra (dormente "móvel") de movimentação das agulhas.

Se as pontas das agulhas estiverem folgadas na vertical — ultrapassando o nível dos trilhos, o que prejudica a passagem do vagão limpa-trilhos — ajuste a folga forçando a "lasca" pelo lado de baixo, até encostar na barra.

Em geral, mesmo com a barra forçando-as para um ou outro lado, as agulhas possuem uma folga lateral que pode causar descarrilamento. Para corrigi-la, recorte 2 tiras de plástico de 5 mm x 15 mm (de potes de manteiga ou garrafa de refrigerante 2 litros).

Cole as tiras na barra de movimentação das agulhas, forçando a "lasca" de cada agulha para o centro do AMV, garantindo assim o seu correto posicionamento. Use cola de isocianoacrilato (Superbonder, Three Bonder etc.).

Cuidado para não deixar a cola escorrer. Se acontecer isso, mexa a barra de movimentação das agulhas de um lado para o outro, até a cola secar. Em seguida,

Atenção

Centro-Oeste não recomenda esta experiência — em especial se você não se sentir habilitado.

As dicas de Paulo Thiengo podem danificar seu material, e você só deve experimentá-las sob sua própria responsabilidade.

Muitos hobistas gostam de experimentar todo tipo de modificações e buscar novos aperfeiçoamentos, a partir do material adquirido comercialmente.

Isso não é "obrigatório", mas opção de cada um, conforme seus gostos e habilidades.

Note que a Frateschi também não recomenda estas modificações em seu AMV (FRC).

Os termos usados pelo Centro-Oeste

Trilho – Perfil metálico em "I". A base é chamada "patim", sendo mais larga e achatada; enquanto a parte superior, um pouco mais estreita e alta, chama-se "boleto". A lâmina central, que une a base ao topo, chama-se "alma".

Grade – Conjunto formado, em geral, por 2 trilhos metálicos e uma base de plástico inteiriça que imita os dormentes da via férrea.

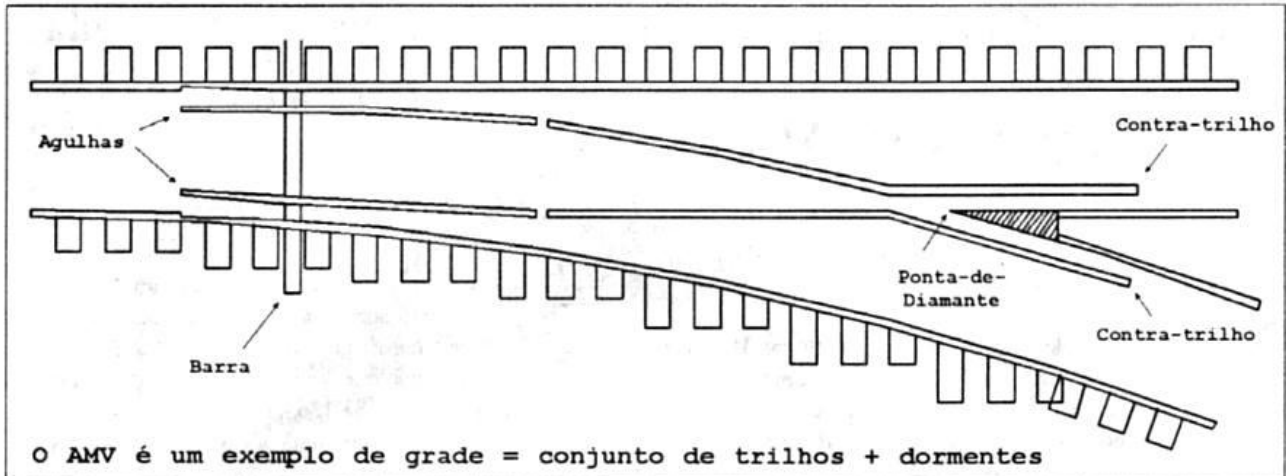
Desvio – Trecho de via auxiliar para "desviar" trens, locos ou vagões da via principal. O "desvio vivo" tem entrada e saída em sequência, permitindo que o trem retorne à via principal sem inverter a marcha. O "desvio morto" tem apenas uma entrada, que também é a saída.

Aparelho de Mudança de Via (AMV) – Equipamento que permite ao trem sair ou entrar num trecho de via férrea, conectando-o a outro trecho de via. Por exemplo, em modelismo, a grade ref. 4200 / 4900 Frateschi.

Agulha – Pedaço de trilho que se move, no AMV. No AMV Frateschi, a ponta da agulha tem uma das laterais desbastada, para encaixar na lateral — também desbastada — do trilho fixo com o qual se conecta. *(No AMV "Snap" da Atlas, a agulha é uma folha metálica dobrada em "S", que se molda ao perfil do trilho fixo não-desbastado).*

Barra – Dormente "móvel" que transmite movimento às agulhas do AMV.

Coração – A parte central do AMV, onde o trilho esquerdo de uma via cruza o trilho direito da outra. Na ferrovia real, é uma peça inteiriça de aço especial. Em ferreomodelismo, costuma ser um núcleo de plástico onde se encaixam 4 pedaços de trilho. Para manter eletricamente isolados os trilhos de polaridade oposta (+/-), ambos são interrompidos antes do cruzamento. Por isso, a alimentação elétrica de cada um deve ser transmitida para o pedaço seguinte, por baixo do plástico. *(Também: "Jacaré"; ou "Ponta-de-diamante").*

Travessão – União de 2 vias férreas em diagonal, através de 2 AMVs, com ou sem um trecho de via entre eles.

pingue uma gota de óleo.

C - Isolamento elétrico

Os trilhos do "centro" do AMV, muitas vezes, apresentam-se eletricamente isolados (sem alimentação), causando aborrecimentos.

Para evitar isso, solde fios nas laterais externas dos trilhos, onde não vão interferir com a passagem do flange das rodas.

Isso é de particular importância quando 2 ou mais AMVs são colocados em sequência, como é comum nos pátios.

Também é interessante alimentar todas as talas de junção entre 2 AMVs, soldando um fio embaixo de cada tala.

Também é interessante alimentar o trecho 2 vezes — antes e depois de um AMV.

Glossário & Ilustrações: Centro-Oeste

A B C A E F G H D E

Teste se a energia passa de A para B, C e D; se passa de B para C e D; e de C para D. — Teste também se a energia passa de E para F, G e H; se passa de F para G e H; e de G para H. Constatando falha, solde um fio extra de alimentação ao pedaço problemático de trilho (pela lateral externa, para não esbarrar o friso ou flange das rodas).

Detalhe: Coração ou Jacaré do AMV ref. 4200/4900

C Plástico (isolante) G H Ponta-de-Diamante D

A ponta-de-diamante em plástico isola os trilhos que se cruzam. Para transmitir energia, o pedaço de trilho C deve ser ligado ao pedaço D, por baixo (ou por dentro) do plástico; e o pedaço G deve ser ligado ao H. Uma falha nessas ligações deixa parte da via sem alimentação para a locomotiva.

As diesel-hidráulicas Krupp da EFVM e da NoB

Eduardo Coelho, Rio, RJ

Como tem sido grande o interesse dos leitores do Centro-Oeste sobre as locomotivas diesel-hidráulicas no Brasil, chamo atenção para 2 modelos notáveis, praticamente desconhecidos entre nós, fabricados na Alemanha pela Krupp, no início da década de 50.

A xero-reprodução anexa — fornecida pela Krupp — mostra a locomotiva Bo+Bo+Bo fabricada em 1954/Junho para a EF Vitória a Minas.

Esta loco recebeu o nº 551 da estrada e possuía 2 motores Man, totalizando 1.900 PS (+/-1.500 HP?), acoplados a transmissões hidráulicas fabricadas pela própria Krupp.

O esforço de tração era de 21.000 kg e a velocidade máxima, de 60 km/h, sendo portanto mais adequada para serviços de manobra com pesados trens de minério.

Pelo pouco que sabemos, esta locomotiva foi inicialmente usada no serviço de transferência para descarregamento dos hoppers MG no silo de minério do morro do Atalaia, em Vitória.

Como, ao que parece, ela não foi bem sucedida, passou a fazer trens de minério e, mais tarde, de carga geral, em especial entre Vitória e Acesita ou Ana Mattos.

No final da década de 50, eram frequentes seus desarranjos mecânicos, tendo sido, provavelmente, encostada ainda em 1959 e, por fim, baixada e sucateada no ano de 1963.

Segundo a Krupp, esta locomotiva era conhecida como "tipo Jakob", tendo sido fabricado outro exemplar semelhante — porém A1A-A1A — para a EF Noroeste do Brasil (NoB), em 1952 ou 1953.

Desta última, pouco sabemos. Terá sido, provavelmente, uma das primeiras — senão a primeira — locomotiva a diesel da Noroeste.

Ambas podem ser vistas no livro "Krupp in Dienste der Elektro-und-Diesellokomotive", de Klaus-Dieter Haeuber, editado na Alemanha por Steiger Verlag em 1983/1984.

Fepasa põe à venda trens abandonados

Vera Rosa
O Estado de S. Paulo, 95/Abr/30

A Fepasa quer rescindir um contrato de 19 anos, que já foi remendado 20 vezes, consumiu US$ 377 milhões dos cofres públicos e engrossou a dívida da estatal em US$ 136,4 milhões.

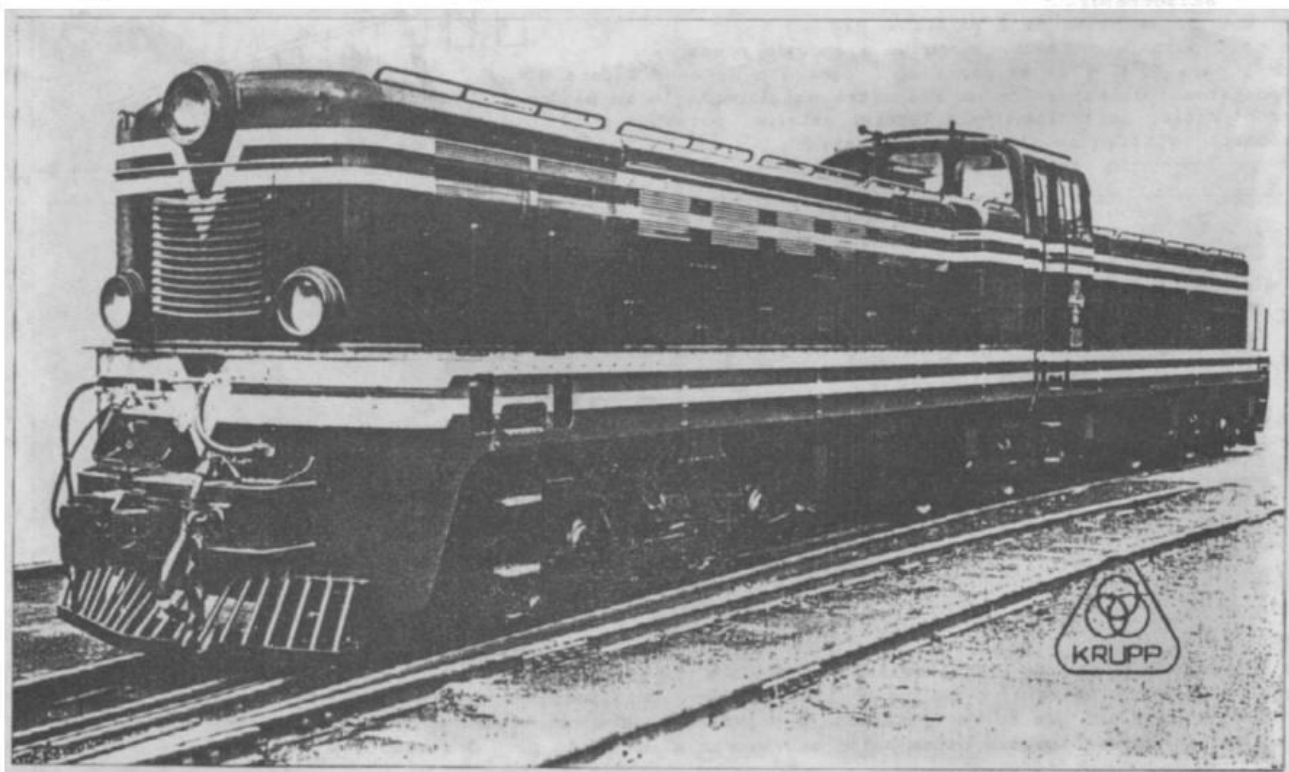
Investimentos e débitos pendurados somam US$ 513,4 milhões, mas o que restou do projeto — verdadeiro trem-fantasma batizado de "Plano de Eletrificação" — está mofando no armazém da empresa em Araraquara, interior paulista.

São 1.743 caixotes com 68 locomotivas desmontadas, 48 truques, 301 bobinas de cabo de cobre, além de componentes de subestações e rede aérea.

O estoque, empilhado num galpão de 5.000 m^2, está avaliado em US$ 49 milhões.

A negociação dos equipamentos com outras empresas, como o Metrô de Belo Horizonte ou a Cia. Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) é uma alternativa considerada pela estatal.

"As locomotivas não são mais adequadas para carga (?!), mas talvez possam servir ao transporte de passageiros", afir-

ma Renato Pavan, presidente da Fepasa.

O projeto — no qual a companhia enterrou fortunas, nos 5 governos anteriores — é encarado por Pavan como "totalmente inviável" para os dias de hoje.

"O pacote tecnológico ficou ultrapassado", argumenta (??!!!).

Lançado em 1976, no governo Paulo Egydio Martins, o Plano de Eletrificação está parado há 4 anos por falta de recursos.

O presidente da empresa tenta negociar o rompimento do contrato com o Consórcio Brasileiro Europeu (CBE) — formado por 6 empresas francesas e 4 nativas — encarregado de produzir e montar os equipamentos.

De acordo com Pavan, a Fepasa deve US$ 61,4 milhões ao CBE e mais US$ 75 milhões aos bancos, totalizando US$ 136,4 milhões. Ele ainda não sabe quanto terá de pagar de multa por uma eventual rescisão do contrato. "É isso que vamos conversar", diz.

O projeto, orçado inicialmente em US$ 500 milhões, era ambicioso. Previa a compra de 80 locomotivas, eletrificação de 450 km de linha no corredor de exportação Uberaba–Santos, construção de 39 subestações, modernização de outras 11 e instalação de 611 km de rede aérea.

O dinheiro para tocar o projeto viria de financiamento de um grupo de bancos europeus, em parcelas. A União seria encarregada de captar os recursos externos.

Passados 19 anos, quase nada vingou e a nova administração da Fepasa faz de tudo para se livrar do problema. Não sem motivo. A companhia — que fechou o ano passado com prejuízo de US$ 100 milhões — herdou da administração anterior uma dívida de US$ 3,6 bilhões.

Além dos equipamentos obsoletos (?) do malogrado Plano de Eletrificação, a Fepasa tem uma frota envelhecida: 180 de duas 495 locomotivas, e 3,2 mil de seus 11,5 mil vagões — muitos com 50 anos — estão praticamente sucateados, encostados por falta de manutenção.

A Fepasa fatura US$ 220 milhões por ano transportando 20 milhões de toneladas de carga, mas esse valor poderia ser 30% maior se todos os trens estivessem nos trilhos.

Das 39 subestações projetadas pelo Plano de Eletrificação, apenas 13 foram concluídas até agora.

As 80 locomotivas — 70 de bitola métrica e 10 de bitola 1,6 m — também não passaram de um sonho.

Só 2, que vieram da França montadas, em 1987, estão em funcionamento, na região de Sorocaba.

As peças para a montagem das 10 locomotivas de bitola larga nem sequer chegaram; e as outras 68 permanecem encaixotadas no armazém de Araraquara.

Por fim, dos 450 km de linha que seriam eletrificados, só 304 km receberam a rede aérea.

A história do desperdício passou por atropelos de toda ordem, tanto que o contrato original recebeu 20 alterações ao longo dos 5 últimos governos.

Depois de 19 anos, o projeto não conseguiu produzir nenhuma melhoria na qualidade do transporte ferroviário.

N. R.: Desculpem as exclamações. Não pude me conter (FRC).

Consórcio quer parte da RFFSA

Maurício Reis
Agência Meridional, 95/Jul/06

A Cia. Siderúrgica Nacional (CSN), Usina Siderúrgica de Minas Gerais (Usiminas), Cia. Siderúrgica Paulista (Cosipa), grupo Gerdau, Aços Minas Gerais (Açominas), grupo Votorantim, Cimento Mauá, Cimento Cauê, Cimento Tupi, Cimento Paraíso, Ciminas, Minerações Brasileiras Reunidas (MBR) e Ferteco (mineração) uniram-se em consórcio para disputar o gerenciamento da malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal S/A

Cronograma do desperdício

O Estado de S. Paulo, 95/Ago/02

O escandaloso Plano de Eletrificação da Fepasa na linha da antiga Mogiana teve início em 1976, quando o Estado fechou um contrato entre sua estatal e o Consórcio Brasileiro Europeu (CBE) para ampliar e modernizar o corredor de exportações entre Uberlândia (MG) e Santos.

- Em 1980 foi definido o primeiro cronograma para o projeto, com previsão de investimento de US$ 500 milhões.
- Em 1981, começou a entrar o dinheiro obtido com financiamento externo, mas o Banco Central bloqueou US$ 302 milhões (de um total de US$ 326) para amortizar dívidas antigas da Fepasa.
- De 1983 a 1984, o projeto ficou suspenso por falta de recursos.
- Em 1985, o então governador Franco Montoro conseguiu mais US$ 215 milhões do BNDES para retomar o projeto.
- Em 1986, a Emaq — encarregada da montagem das locomotivas — foi à falência, depois de ter recebido US$ 41,5 milhões.
- Entre 1985 e 1986, a União repassou apenas US$ 76 milhões de recursos externos para o projeto, pois o agravamento das relações do Brasil com os credores internacionais fechou a torneira.
- Em 1987, chegaram ao País as 2 primeiras e únicas locomotivas completas, bem como componentes para a montagem de outras 68 locomotivas elétricas de bitola métrica, rede aérea e subestações.
- Em 1990, o consórcio CBE transferiu a montagem das locomotivas para a General Electric do Brasil, que comprou o espólio da Emaq. A GE entrou como subcontratada da Equipamentos de Tração Elétrica Ltda. (ETE), líder do consórcio.
- Em 1991, a Fepasa parou de pagar o consórcio por falta de dinheiro. A dificuldade na captação de recursos para o projeto é relacionada à renegociação da dívida externa brasileira com o Clube de Paris (bancos estatais estrangeiros). O deputado Antônio Palocci (PT) — hoje prefeito de Ribeirão Preto, SP — pede auditoria do Tribunal de Contas do Estado e abertura de inquérito no Ministério Público para investigar o que chama de "exemplo alarmante de improbidade administrativa e mau uso do dinheiro público". Nenhuma investigação produziu efeito, até hoje.

(RFFSA).

O consórcio afirma que pretende investir US$ 350 a 400 milhões na malha ferroviária de Minas Gerais, Goiás e Espírito Santo, nos próximos 3 anos.

Dizendo-se preocupados com o impacto do alto custo do transporte ferroviário sobre os preços de seus produtos — além da necessidade urgente de investimento na ferrovia — presidentes e diretores dessas empresas pediram ao governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, que se empenhe junto ao governo federal para acelerar o processo de privatização da RFFSA.

Segundo o presidente da CSN, Armando Guerra Silva Coutinho, a RFFSA enfrenta hoje grandes dificuldades na sua operação, e não consegue acompanhar o desenvolvimento das empresas siderúrgicas, de cimento e de mineração que formam o consórcio, deixando-as "sem condições de investir por falta de transporte".

"Nós viemos apresentar o nosso projeto", disse Armando Guerra, após o encontro com o governador, na primeira semana de 95/Julho.

"Um projeto de empresa com controle compartilhado e administração independente", concluiu.

Vapt-vupt

Tânia Malheiros
Agência Estado, 95/Ago/1°

O governo pretende privatizar a "Malha Oeste" da RFFSA — o trecho de Bauru a Corumbá — até a primeira quinzena de 96/Janeiro.

As outras 5 "malhas" devem ser privatizadas a partir de Março ou Abril, de modo que todo o processo esteja encerrado até 96/Setembro.

A informação foi dada em Ago/1° pp. por João Ferreira Neto, diretor da Máxima Consultoria — uma das empresas que integram a Associação Nova Fronteira, contratada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para estudar a privatização da RFFSA.

A segunda a ser privatizada é a "Malha Centro-Leste", que engloba a SR-2 (Belo Horizonte), a SR-7 (Salvador) e a SR-8 (Campos, antiga Leopoldina).

Um dos grupos interessados nessas 2 "malhas" é a Interférrea — formada por empresas de transporte rodoviário de carga e passageiros, lideradas pelo presidente da Confederação Nacional dos Transportes, Clésio Andrade, dono do grupo Itamarati, com sedes em São Paulo e Belo Horizonte.

O grupo Votorantim também está interessado em participar do leilão da "Malha Oeste", de grande importância para o transporte de cimento de suas indústrias.

O grupo Caemi articula a formação de um consórcio com a Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) e a Ferteco para disputar a "Malha Sudeste" — considerado o filé mignon — formada pela SR-3 (Juiz de Fora) e a SR-4 (São Paulo).

Locomotivas GM no Brasil

Qtd.	Modelo	Rod.	Fabr.	Bit. (m)	Motor	Potência (HP)	Peso (ton)	Entr. Serviço
33	G12	B-B	EUA	1,00	12-567C	1425/1310	76,00	1957
18	G12	B-B	EUA	1,60	12-567C	1425/1310	74,90	1958
119	G12	B-B	EUA	1,00	12-567C	1425/1310	81,70	1958
2	G8	A1A	EUA	1,00	8-567C	950/875	68,90	1958
32	G8	B-B	EUA	1,00	8-567C	950/875	68,90	1958
5	GP9	C-C	EUA	1,60	16-567C	1950/1800	105,00	1958
38	G16CU	C-C	EUA	1,00	16-567C	1950/1800	100,70	1961/1962
12	GP18	C-C	EUA	1,60	16-567C	1950/1800	102,00	1961/1963
28	SD18	C-C	EUA	1,60	16-567D1	1950/1800	163,00	1962
45	G12	B-B	EUA	1,00	12-567C	1425/1310	72,40	1963
60	GL8	B-B	EUA	1,00	8-567C	950/875	59,18	1961/1963
4	SW1200	B-B	EUA	1,45	12-567C	1425/1310	111,80	1965
36	GT26CU-2	C-C	Macosa	1,00	16-645E3	3300/3000	120,60	1965
42	SD38	C-C	EUA	1,60	16-645-E	2200/2000	163,00	1967
1	SW1500	B-B	EUA	1,45	12-645C	1650/1500	111,40	1970
23	G22CU	C-C	Macosa	1,00	12-645E	1650/1500	92,00	1970
82	DDM45	D-D	EUA	1,00	20-645E3	3900/3600	164,00	1970/1971
129	G22U	B-B	Macosa	1,00	12-645E	1650/1500	73,00	1973/1977
7	G26CU	C-C	EUA	1,00	16-645E	2200/2000	94,00	1974
23	G26CU	C-C	EUA	1,00	16-645E	2200/2000	96,00	1974
36	SD40-2	C-C	Macosa	1,60	16-645E	3300/3000	180,00	1980
4	GT26CU-2	C-C	Villares	1,00	16-645E3	3300/3000	138,00	1982
2	SD38-2	C-C	EUA	1,45	16-645E	2200/2000	164,00	1984
50	GT22CUM1	C-C	Villares	1,00	12-645E3B	2450/2250	108,00	1984
29	SD40-2	C-C	Villares	1,60	16-645E3C	3300/3000	180,00	1985
10	GT22CUM2	C-C	Villares	1,00	12-645E3B	2450/2250	120,00	1986
2	SD60-Micro	C-C	Villares	1,60	16-710G3A	4100/3968	180,00	1991
9	GT26CU-Micro	C-C	Villares	1,00	16-645E3C	3300/3000	138,00	1991

Macosa (Espanha) e Villares (Brasil) – Produção de locomotivas sob licença da General Motors
Relação fornecida pela GM a Pedro Paulo Rezende (ABPF-RJ) e repassada a José E. Buzelin

Desativação isola 15 mil no Pantanal

Luiz Malavolta
Folha de S. Paulo, 95/Maio/20

Cerca de 15 mil pessoas estão isoladas em cidades do Pantanal matogrossense, desde a desativação do trem de passageiros que ligava Campo Grande a Corumbá, no Mato Grosso do Sul, ocorrida há 2 meses.

A cada mês, 10 mil pessoas tomavam o trem.

Segundo a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), as chuvas de verão deste ano — as mais intensas desde 1988 — danificaram seriamente a via férrea no Pantanal. Cerca de 50 mil dormentes estariam podres e isso aumentaria os riscos de descarrilamento.

Segundo a Rede, seriam necessários R$ 500 mil para fazer a troca dos dormentes, os quais a empresa afirma não ter. O transporte de cargas, porém, foi mantido.

A Agência Folha percorreu o trecho durante 2 dias, num auto-de-linha (semelhante a um jeep sobre trilhos) e visitou cidades e lugarejos que ficaram isolados.

Para muitas comunidades, o trem de passageiros era a única forma de deixar o local. Reclusos entre o Pantanal e o rio Paraguai, os moradores só conseguem sair em botes alugados, a R$ 15 por pessoa. A viagem dura cerca de 40 minutos e termina perto da rodovia BR-262, que leva a Corumbá ou Campo Grande.

Quem tem de continuar a viagem precisa pedir carona ou esperar algum ônibus passar pela rodovia, o que pode demorar até 3 horas. "Este lugar ficou como uma prisão sem grades", diz Aparecido Nascimento, 30 anos, que vivem em Porto Esperança desde 1979.

Em Taunay (a 191 km de Campo Grande), até os índios terena que vivem na reserva da Funai reclamam do isolamento. A BR-262 passa a 12 km do distrito e quem não tem carro só consegue sair a cavalo ou de carona.

O lavrador Divino Cabrera, 27, dependia do trem para trabalhar. "Agora, não há como chegar às fazendas onde eu trabalhava", diz.

As comunidades afetadas

- Corumbá – Cidade com 100 mil habitantes. A via férrea liga-se à da empresa boliviana Ferrocarriles Orientales. Daí segue-se para Chile e Peru.
- Porto Esperança – As 240 pessoas que vivem lá só podem sair de barco pelo rio Paraguai
- Carandazal – Hoje só vivem homens no local. São mais de 10 funcionários da RFFSA.
- Porto Carrero – Povoado fantasma.
- Miranda – O turismo, que já respondeu por 50% da renda da cidade, está registrando queda.
- Duque Estrada – Povoado fantasma.
- Taunay – Comércio indígena em decadência.
- Aquidauana – A feita na estação, que atraía a população da região próxima, está acabando. A estação está semi-desativada.
- Piraputanga – Só ficaram homens. São 3 funcionários que controlam o tráfego de trens.
- Cachoeirão – Há poucos anos, moravam no local 50 famílias. Hoje, vivem apenas 10 pessoas.
- Joaquim Murtinho – Vila fantasma.
- Indubrasil – Início do ramal de Ponta Porã, onde circula um trem diário de carga e outro, de passageiros, 2 vezes por semana.

A Rede reconhece que o transporte ferroviário era fundamental para os moradores de comunidades existentes ao longo da linha. Segundo o engenheiro Guilherme de Azevedo, 52, que assinou o documento desativando a linha de passageiros, "não houve jeito, porque o trem colocava em risco as pessoas".

Miguel Tomelic, 56, presidente da Associação Comercial de Corumbá (460 km a noroeste de Campo Grande), não se conforma com a situação. Ele afirma que o fim da linha incentiva a saída dos moradores da região.

Isto já estaria ocorrendo. Segundo o agente de estação em Guaicurus, José Gregório, mulheres e crianças são as primeiras a se mudarem. "Quem tem juízo vai embora", diz. Hoje, em Guaicurus, vivem 30 homens e 9 mulheres. "Aqui só fica homem", diz Albino Oriozola, 38, agente de estação.

A ferrovia do Pantanal vale hoje US$ 1 bilhão, segundo levantamento da empresa de consultoria Ernest & Young, de São Paulo.

Cachorro é o último habitante

Apenas 74 km a noroeste de Campo Grande, Joaquim Murtinho é hoje um vilarejo-fantasma.

Há 30 anos, era uma estação movimentada. Hoje, restam 3 prédios que abrigaram a estação, um alojamento e a casa onde morava a família do chefe da estação.

O único habitante do lugar é um cachorro vira-lata cuja sobrevivência, para o ferroviário Bonifácio de Souza, "é um mistério".

"Antigamente, este lugar tinha muito movimento", diz Souza.

Há 2 anos, quando o último chefe da estação se aposentou, a RFFSA desativou a parada em Joaquim Murtinho e levou os móveis e equipamentos.

Os imóveis estão sendo destruídos pelo tempo. Como este, outros locais se tornaram vilas-fantasmas, como Duque Estrada e Porto Carrero.

O fim da linha de passageiros está tornando locais próximos à via férrea habitados só por homens.

Mulheres e crianças estão saindo dos lugares mais isolados.

A maioria das famílias muda para Aquidauana, Miranda, Corumbá e Campo Grande. Foi o caso do lavrador Ernesto Garcia. Ele levou a mulher, Jacira, e 2 filhos para Miranda. Agora, Garcia está morando sozinho numa fazenda próxima a Guaicurus.

Tempo & dinheiro

Moradora em Porto Esperança, Aparecida Nascimento reclama que ficou muito mais caro chegar a Campo Grande. O trem sempre foi o principal meio de transporte, e o mais barato.

O preço da passagem de trem custava, em Fevereiro, R$ 11 na primeira classe e R$ 8 na segunda. Crianças até 12 anos pagavam a metade. A mesma viagem, hoje, feita de ônibus, custa R$ 17. A vantagem do ônibus é o tempo de viagem. O trem demorava até 12 horas; o ônibus faz o trajeto em 7 horas.

Governo estuda trem-bala Rio–SP

Clayton Levy
O Estado de S. Paulo, 95/Maio/18

Um trem de alta velocidade poderá ligar São Paulo ao Rio. A alternativa está sendo considerada em amplo estudo de técnicos do governo federal sobre a viabilidade econômica do corredor de transporte entre os 2 Estados. O objetivo é atrair investimentos da iniciativa privada para o transporte ferroviário.

A agência de crédito alemã Kreditamstalt für Wiederausbau (KFW) financiará o estudo, por acordo assinado em Abril pelo ministro das Relações Exteriores, Luiz Felipe Lampreia, com o governo alemão. A liberação dos US$ 9 milhões para o estudo depende de aprovação do acordo pelo Congresso brasileiro.

Se o trem de alta velocidade for aprovado, a linha partirá de Campinas, passando por São Paulo e São José dos Campos, antes de chegar ao Rio de Janeiro.

Os 90 km entre Campinas e a capital paulista seriam percorridos em apenas 25 minutos. Em S. José dos Campos está prevista a instalação de uma estação intermodal, ligada ao porto de São Sebastião, no litoral norte do Estado. Os 600 km entre São Paulo e Rio poderão ser percorridos em 2 horas.

O estudo está sendo coordenado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), vinculada ao Ministério dos Transportes. O diretor-técnico da Geipot, Noburu Ofugi, disse que o trabalho foi concentrado no eixo Rio–SP porque é um dos principais corredores do País. "Queremos dar prioridade ao transporte ferroviário, mas só o estudo apontará a melhor alternativa", afirmou.

Segundo Ofugi, as vantagens do transporte ferroviário vão desde a redução do custo do transporte até a diminuição do tráfego na Via Dutra. Frisou, porém, que uma cláusula do acordo assegura ao Brasil o direito de não executar o resultado desse estudo.

Apesar do governo brasileiro não ter compromisso, os métodos que serão adotados no estudo já foram apresentados ao governador Mário Covas e ao secretário municipal de Transportes de Campinas, Carlos de Souza Toledo. O encontro com o governador foi anteontem, no Palácio dos Bandeirantes. Além de Covas, participaram os prefeitos de Campinas, S. José dos Campos, e o secretário estadual de Transportes.

"Os alemães estão interessados no grande potencial de passageiros e cargas no eixo Rio–SP", disse o secretário de

Apelidos ferroviários (II)

Paulo Roberto de Oliveira ("Cerezzo"), Contagem, MG

Equipamento	Tipo	Bitola	Ferrovia	Apelido	Observações
Loco a vapor	100	1,60	EFCB	Bicicleta	American 4-4-0
Loco a vapor	345	1,60	EFCB	Mauá	Constr. SP 1954
Loco a vapor	700	1,60	EFCB	Camelo	Consolidation grande
Loco a vapor	815 / 822	1,60	EFCB	Dinamite	Caldeira fraca
Loco a vapor	371 / 375	1,60	EFCB	Linke	Pacific alemãs
Loco a vapor	901 / 905	1,60	EFCB	Novecentas	Texas alemãs
Loco a vapor	1651 / 1667	1,00	EFCB	Téchas	Texas americanas
Loco a vapor	Gelsa	1,00	EFCB	Irmã de Caridade	Defletores de fumaça
Loco a vapor	339	1,00	RMV	Carmem Miranda	Constr. Divinópolis
Loco a vapor	340	1,00	RMV	Dircinha Batista	Divinópolis
Loco diesel	RS1	1,60	EFCB	Máquina a óleo	Alco 1.000 HP
Loco diesel	U5B	1,60	EFCB / SR-3	Rabo quente, Catireba	
Loco diesel	AS-616	1,60	EFCB	Mallet	1ª diesel com 6 eixos
Loco diesel	AS-616	1,00	EFCB	Balduína	Fabr. Baldwin
Loco diesel	SD18	1,60	SR-3	GM véia	nº 5001 / 5041
Loco diesel	SD40-2	1,60	SR-3	Macosa	nº 5211 / 5246
Loco diesel	SD40	1,60	SR-3	Macosinha	nº 5201 / 5203
Loco diesel	U23C	1,60	SR-3	Cachoeirinha	nº 3901 / 3920 antiga
Loco diesel	U23CA	1,60	SR-3	Ceá	nº 3601 / 3627
Loco diesel	U22C	1,00	SR-2	Viúva Porcina	nº 2801 / 2810
Loco diesel	U26C	1,00	EFVM	Geezinha	nº 401 / 406
Loco diesel	Dash-8	1,00	EFVM	Inteligente	nº 1001 / 1004
Loco diesel	DDM-45	1,00	EFVM	DDM	nº 801 / 883
Loco diesel	GT26CUM	1,00	EFVM	GT	nº 901 / 947
Vagão	GFS	1,60	EFCB / CSN	Caixa d'água	
Vagão	TPS	1,60	Ciminas / Tupy	Camelo	
Vagão	FNS	1,60	EFCB	Caixão	Transporte para oficinas
Trem de passageiros	D3 / D4	1,60	EFCB	Trem de aço	Budd Rio-BH-Rio
Trem de passageiros	DP1 / DP2	1,60	EFCB	Trem de aço	Budd Rio-SP-Rio
Trem de passageiros	R3 / R4	1,60	EFCB	Baiano	BH-SP-BH
Trem de passageiros	NBZ / NBH	1,00	VFCO	Brasil Central	BH-Brasília-BH
Trem de passageiros	P1 / P2	1,00	EFVM	Rio Doce	Nova Era – Vitória
Trem misto	Vapor	1,00	EFCB	Piranguinha	Santos Dumont – Mercês
Trem de subúrbio	Vapor	1,60	EFCB	Bonde	Santos Dumont – 4º Depósito
Trem de subúrbio	UJ1 / UJ6	1,60	EFCB / SR-3	Xangay	Benfica – Matias Barbosa
Trem de subúrbio	Elétrico 400	1,60	EFCB / SR-3	Barrinha	Japery – Barra do Pirahy

Transportes de Campinas, Jurandir Fernandes. Segundo ele, o público potencial das regiões de Campinas, São Paulo, Vale do Paraíba e Rio de Janeiro atinge cerca de 30 milhões de pessoas. "Além disso, o trem também transportaria cargas", acrescentou.

O custo do trem de alta velocidade seria de aproximadamente US$ 60 milhões. Em troca, os empresários teriam a concessão para explorar comercialmente o sistema. "Os detalhes ainda estão sendo estudados pelos governos dos 2 países", afirmou.

A "Baratinha" nº 502 da Paulista

Vanderlei Zago, Campinas, SP

A Fepasa realizou, em Maio pp., a completa restauração e pintura da antiga locomotiva elétrica nº 502 da Cia. Paulista (Fepasa nº 6503), de fabricação General Electric (GE) / American Locomotive Works (Alco), 1924, bitola larga; e também do carro de passageiros da Paulista, tipo "Inspeção", AM-3603.

Ambos destinavam-se ao acervo do Museu da Paulista, em Jundiaí, SP, então prestes a ser inaugurado pela Fepasa.

Na tarde de Maio/11 pp., ao chegarmos em Nova Odessa com um trem tanqueiro tracionado por uma V-8, fomos avisados de que deveríamos trocar a tripulação do S-5562 — um trem que vinha de Rio Claro para Jundiaí — e sua tripulação deveria prosseguir com nosso trem, rumo a Rio Claro.

Como fazemos normalmente, descemos para aguardar o trem e fazer a troca de tripulação.

Qual não foi nosso espanto — e alegria — ao vermos uma locomotiva elétrica "Baratinha" chegando com um carro antigo de passageiros, de madeira, totalmente restaurados e apitando ao entrar na estação!

A locomotiva estava impecável, com sua pintura verde-oliva, como nos tempos da Paulista, com seus detalhes típicos.

O carro também foi restaurado com esmero, não se esquecendo nenhum detalhe. Seu interior possuía poltronas antigas, ventiladores e iluminação (funcionando), entre outros detalhes.

Prosseguimos com o trem até Campinas, onde novamente houve troca de tripulação para seguir para Jundiaí.

Não é necessário explicar o sentimento de espanto e surpresa que as pessoas expressavam, à passagem da composição ao longo do trecho de Nova Odessa a Campinas!

A locomotiva passava pelas estações apitando, com seu apito característico — parecido com o de loco a vapor — e tocando o sino. Muitos devem ter recordado o tempo da saudosa Paulista, com seus trens de carros de madeira.

Dias depois, inaugurou-se o Museu da Paulista, em Jundiaí, e lá estava a nº 502, para permanecer em definitivo.

Ficou na memória — e nas fotos — o dia em que uma elétrica da Paulista reviveu seus tempos de glória, correndo no trecho com sua imponente pintura verde-oliva, o símbolo da Paulista e apitando alegremente — mesmo sendo apenas uma manobreira "Baratinha".

O destino das RSC-3 da Paulista

Marcus A. Luiz, SP/SP

No início dos anos 50, a Cia. Paulista adquiriu 12 locomotivas RSC-3. Chegaram ao Brasil com numeração de 650 a 661. Quando passaram a pertencer à Fepasa, acrescentou-se o número 7 na frente. Por exemplo, 650 tornou-se 7650.

Possuíam rodagem A1A-A1A — três eixos por truque, sendo o do centro livre e os das extremidades motrizes. A potência era de 1.600 HP e o peso total de 116 mil kg. A primeira viagem deu-se em 51/Set. Em 1969, cada uma valia US$ 222,3 mil.

Dez foram sucateadas. Antes, em meados dos anos 80, algumas trabalharam por cerca de 1 ano na SR-4 (ex-EF Santos a Jundiaí). Foram devolvidas à Fepasa para posterior venda em leilão.

A Ciminas opera uma em sua fábrica de cimento, em Pedro Leopoldo, MG, próximo a Belo Horizonte.

A outra encontra-se na fábrica da Villares, em Américo Brasiliense, próximo a Araraquara, SP. Está sem o motor e os truques. Ainda traz a antiga cor azul da Fepasa. Esta locomotiva tem uma história curiosa.

Só não foi sucateada porque a Villares — ao participar de uma concorrência da Petrobrás — viu-se obrigada a colocar um motor 244 numa plataforma marítima, para servir como gerador de energia elétrica. Comprou por US$ 50 mil uma das RSC-3 que a Fepasa estava leiloando, reformou o motor por outros US$ 50 mil e economizou, assim, US$ 150 mil, pois um motor novo custava US$ 250 mil.

Estão junto com esta locomotiva diversas SD-38, aguardando reforma; a nº 1 da Douradense; uma Ten-Wheeler da Paulista; e outra da Santos a Jundiaí. E o mais incrível é que algumas dessas locomotivas não constam, sequer, do inventário da Villares.

A Cia. Paulista no museu de Jundiaí

Denize Bernardo, Fepasa

O prédio em estilo inglês junto às oficinas de Jundiaí abrigava, desde 1979, um acervo que reunia peças de várias empresas herdadas pela Fepasa, o que demonstrava desequilíbrio e não permitia uma leitura fácil da história da ferrovia para os seus visitantes.

Dentro do Plano de Regionalização, o espaço transformou-se no Museu Ferroviário da Companhia Paulista e recebeu uma nova leitura museográfica, o que levou, consequentemente, a uma obra que abrangeu todas as instalações.

Iniciada há 2 anos, passou pela restauração do telhado, piso e escadarias, mudança do forro, fechamento de arcos, reforma dos banheiros e instalação de uma iluminação moderna, projetada para valorizar cada uma das peças e também a fachada do edifício.

O prédio de estilo inglês, com tijolos à vista, é um passeio pela história da ferrovia centenária, herdada em 1971 pela Fepasa.

Hoje, totalmente remodelado, com 3 salões dedicados exclusivamente à Cia. Paulista e 1 à atual empresa, conta com bancos de estação, poltronas de carros de inspeção e de passageiros, trolley de linha, sinais, chaminés e apitos de locomotivas, relógios de ponto, balanças, pára-raio, extintores de incêndio, telefones, maquetes e fotografias.

O museu também abrigará biblioteca e videoteca, instalados no prédio anexo.

Quadro de Avisos

Protótipos - Preservação - Turismo - Pesquisa

Elétricas A Fepasa desativou, em definitivo, as locomotivas elétricas das linhas das antigas Paulista e Araraquara. Em Bauru, em Agosto, todas as V-8 aguardavam em fila o destino final (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Arrego As G-12 que substituíram as elétricas nos trens de passageiros pela antiga Paulista não conseguem cumprir o horário.

Elas são lentas nas subidas e estão se avariando com facilidade. Num único final-de-semana, entre Dois Córregos e Jaú, avariaram-se 4 locos G-12 e 1 loco U20C (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Hitachi Por medida de segurança, a SR-4 / RFFSA reduziu de 800 para 500 toneladas a carga máxima a ser suportado pelas locomotivas Hitachi que fazem a cremalheira no trecho Paranapiacaba-Cubatão.

Os 2 únicos pares — mais as 2 de reserva — que sobraram das 12 iniciais (incluindo as diesel que chegaram a partir de 1974) já estão no fim de sua vida útil.

Ao se procurar pelos motores sobressalentes que vieram junto com as locomotivas, a RFFSA descobriu que eles, simplesmente, haviam sumido (Marcus A. Luiz, SP/SP).

Gargalo A Fepasa não estava dando conta de escoar a safra de açúcar, por falta de locomotivas — e a SR-4 estava pior — segundo noticiário das emissoras de Santos, SP, das redes Globo, Manchete e SBT.

Cerca de 2/3 da safra tiveram que ser escoados pela via Anchieta (Joel G. Pires, SP/SP).

Caravelas Um dos últimos trechos do ramal de Coutinho, de 1887 — o que restou da EF Caravelas, a primeira do Espírito Santo — foi retirado pela RFFSA durante o mês de Janeiro e o início de Fevereiro pp.

Resta apenas um trecho de 5,5 km entre a estação Morro Grande e o terminal intermodal da Marsal, onde se faz embarque e desembarque de blocos de mármore e granito.

A estação Coutinho — a mais antiga ainda existente no Estado — será desativada com a construção da nova estação Cachoeiro, para onde serão transferidos os terminais existentes no ramal.

E pensar que bastaria uma carta das autoridades para que o ramal tivesse sido mantido e para trazer as 5 locomotivas da Usina Victor Sense para Cachoeiro de Itapemirim... (Paulo Thiengo, informativo "Pino & Manilha", 94/Dez~95/Fev, nº 8).

Araraquara O passeio com a Borsig alemã funciona em Domingos alternados. Reformamos novamente a máquina (4-8-0), que estava com 9 tubos vazando, quando a recebemos.

Estamos implantando na cidade de Borborema um trecho de 8 km com uma Baldwin 4-6-0 e carros de passageiros.

Estamos organizando um grupo na cidade de São Carlos, para formar nova Regional da ABPF e pôr em funcionamento uma 4-4-0 Baldwin da antiga EF Douradense.

Está difícil a ativação da loco 0-6-0T inglesa da bitola larga (Marcus Toledo, ABPF-Araraquara).

Pintura Em Março/17 pp., flagrei a loco U20C nº 2656-8J com o novo padrão de pintura da RFFSA, seguindo para Bauru. Foi batizada com o nome de "Corumbá" (João Souza F., Castilho, SP).

Rondônia Nossa luta já deu algum resultado, pois o passeio turístico da estação de Porto Velho até Santo Antônio (8 km), aos Domingos e feriados, já foi restabelecido — assim como o museu ferroviário voltou a abrir, inclusive aos Sábados e Domingos.

Neste mês de Junho, nossa Associação está dando apoio logístico a uma equipe de cinema da Dinamarca, que está fazendo tomadas em Porto Velho e Guajará-Mirim para um filme sobre a saga da EF Madeira-Mamoré, a ser exibido nos países escandinavos em Janeiro próximo (Luiz Leite de Oliveira, presidente da Associação de Amigos da Madeira Mamoré, Porto Velho, RO).

Troca Comenta-se que a Fepasa poderia trocar suas locomotivas elétricas pelas U23C da SR-4 / RFFSA (Marcus A. Luiz, SP/SP).

Rondônia Um trecho de 16 km na outra ponta da EF Madeira-Mamoré, de Guajará-Mirim até Bananeiras, foi reinaugurado em Abril/10 pp., com uma pequena litorina recuperada, para 15 passageiros.

A recuperação foi feita pela prefeitura de Guajará-Mirim, que espera inaugurar em Setembro os 26 km até Iata (Rosendo Vericat, Aracaju, SE).

Carência Os trens de passageiros da Fepasa estão partindo sempre com atraso, no trajeto de São Paulo a Jundiaí. A RFFSA não tem locomotiva para rebocar os trens.

Os passageiros são obrigados a esperar até que outros trens cheguem, para que haja uma locomotiva disponível (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Corrimão Dois bebuns sem rumo deram com a via férrea e seguiram por ela. Tempos depois, o diálogo:

– Êta, escada comprida!

– E o corrimão é lá embaixo...

(Joel G. Pires, SP/SP).

Tentugal Com relação à locomotiva Tentugal nº 50, rodagem 0-10-0, da ABPF (CO-95/14), que a ABPF diz ter pertencido à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB): – Na época, o Kelso me pediu confirmação de que tivesse pertencido à Leste.

Não encontrei nada a respeito dela nas cópias das relações de locomotivas da Leste de 1943 e 1944, que possuo. Tenho a impressão de que essa máquina não operou na Bahia.

Pode até ser que ela tenha andado por aqui, antes ou depois da década de 40 — ou em outra ferrovia baiana anterior à formação da Leste, em 1935 — mas acho que as afirmações de Eduardo Coelho e Kelso Médici é que são as mais corretas e merecem credibilidade (Alexandre Santurian, Salvador, BA).

Decapod Também eu já havia questionado a classificação da loco nº 50 da ABPF, tal como fez Kelso Médici no CO-95/14.

Achei estranho que ninguém se pronunciasse a respeito, pois o erro foi visto por todos, já que estava no convite da festa. Valeu, Kelso! (Pedro P. Rezende, Teresópolis, RJ).

Ten-Wheeler A locomotiva nº 233 — cuja foto foi publicada no CO-95/2 — pertenceu inicialmente à antiga EF Oeste de Minas, onde tinha o nº 128 e era destacada no depósito de Ribeirão Vermelho, MG.

Com a criação da Rede Mineira de Viação, recebeu o nº 233 e passou a pertencer ao depósito de Três Corações, MG.

Tracionava trens de carga e passageiros nos trechos de Três Corações para Passa-Quatro e para Ribeirão Vermelho.

Há alguns anos, encontra-se nas oficinas de Lavras, MG, aguardando reparação (Flávio Lage, BH/MG).

Cigarros A Fábrica de Cigarros Luiz Szczerbowski foi fundada na cidade de Três Barras, PR, por volta de 1910.

Após a Guerra do Contestado, entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, no período de 1912 a 1915, Três Barras passou para o território catarinense, conforme a demarcação realizada ao fim do conflito.

Esta é apenas uma parte do que se pode descobrir, quando há dedicação ao estudo do que se coleciona — no caso, embalagens de cigarros.

Há notícias não-confirmadas de que esta fábrica produziu 4 marcas, mas apenas 2 eu conheço — "Três Barras" e "Rio Tigre", a mim presenteadas por Estanislau Ienzura, um antigo amigo e colega de trabalho, que não era colecionador, mas mesmo assim conservou estes exemplares com muito carinho.

Nessas 2 embalagens, o tema da ilustração são aspectos da estrada de ferro que atendia à fábrica inglesa em Três Barras, PR, no ano de 1910 (Ariel Schneider, A&M nº 39).

Treliça A Universidade de São Paulo (USP) em São Carlos está fazendo pontes em treliça de madeira de eucalipto para uso em rodovias e ferrovias, segundo o telejornal Bom-Dia SP, 95/Maio/03 (Joel G. Pires, SP/SP).

Cartão O pátio da EF Madeira-Mamoré em Porto Velho, RO, com a loco a vapor pronta para partir e o rio Madeira ao fundo, foi o tema fotográfico de um dos cartões telefônicos de 50 ligações lançados, este ano, pela Telebrás (José E. Buzelin, BH/MG).

Dash-9 Saíram da Gevisa (General Electric + Villares), em Campinas, 95/Maio, duas locomotivas diesel-elétricas Dash-9, de última geração e alta potência de tração, encomendadas pela EF Vitória a Minas, da Cia. Vale do Rio Doce.

As Dash-9, nº 1101 e 1102, passaram por Campinas rebocadas por uma U20C da Fepasa e estavam apoiadas em truques falsos de bitola larga. Seus truques verdadeiros, de bitola métrica, vieram em cima de pranchas, cobertos com lona. Seguiram para Jundiaí, onde a RFFSA daria prosseguimento à entrega em seu destino (Vanderlei Zago, Campinas, SP).

Americanos Obtive a informação de que os 3 trens-unidade norte-americanos da Sorocabana — 4, segundo a lista de material rodante da EFS em 1961 — foram baixados no mesmo ano que os 2 trens-unidade diesel Ouro Branco, na década de 60.

Os funcionários da Fepasa que me deram a informação de que os Toshiba faziam viagens de longo percurso juraram que não eram as triplex americanas.

Disseram também que, após a destruição dos bancos de curvim pelos usuários, foram substituídos por bancos de palhinha e de madeira, até sua reforma em 1985.

Agora, também fiquei em dúvida, pois são informações de terceiros, sendo que um dos informantes trabalhou na reforma desses trens (Lourenço Paz, SP/SP).

Baratinhas Pelo que sei, as "Baratinhas" não foram desativadas — mas já dá para perceber que há poucas.

As chamadas "Cascudinhas" desapareceram (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Sugestão Quem for ao Beto Carrero World, em Penha, SC, por favor escreva no livro de sugestões para eles comprarem e usarem uma locomotiva a vapor de Tubarão, ex-EF Dona Teresa Cristina, ao invés da "vaporosa" atual, movida a motor diesel (Maria Schneider, Lages, SC).

Mista Entre Bauru e Airosa Galvão, região de Jaú, vai ser colocado o terceiro trilho, possibilitando que os trens das antigas Noroeste e Sorocabana cheguem ao porto de Pederneiras (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Classes Os carros de passageiros da Fepasa estão sendo reclassificados como de Primeira e Segunda — em substituição a Classe Econômica e Expresso (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Barra Bonita A situação do trem de Barra Bonita (CO-95/36) é mesmo lamentável. Não me conformo. Reclamei na ABPF e soube que pelo menos a locomotiva será levada de volta para Campinas (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Tijolada A Fepasa tirou de circulação o terrível trem de passageiros da linha Marília – Panorama – Marília (CO-90/24), que era formado por 10 gôndolas carregadas de tijolos e apenas 2 carros de passageiros.

Em seu lugar, a Fepasa prolongou o percurso do trem PP-7 até Panorama. Antes, o PP-7 ia só até Marília, com saída de São Paulo às 23h.

Com isso, o trem da ex-Paulista ficou com 3 horários para Panorama; e mais o trem PP-3, de São Paulo a Bauru.

Esses trens estão circulando com uma média de 4 a 6 carros, mais o restaurante (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Carga O empresário Olacir de Moraes vive afirmando que na sua Ferronorte não haverá trens de passageiros (Joel G. Pires, SP/SP).

Bondes O Museu da CMTC (Av. Cruzeiro do Sul, 780) está "privatizado", nas mãos do Serviço Nacional de Aprendizado nos Transportes (Senat), e o atendimento está ótimo. Dá para pensar.

O Ismael foi ótimo, só que eu já conheço tudo por lá. Só tinha dúvidas quanto à bitola dos bondes de São Paulo, SP — é mesmo a bitola padrão, 1,435 m (Joel G. Pires, SP/SP).

Relento A estação de Brotas, na linha da ex-Cia. Paulista, foi fechada. Agora, os passageiros precisam adquirir as passagens no próprio trem.

O pior é que os candidatos a passageiros não têm mais como saber se o trem está ou não circulando no horário (Evaldo Alves, Jaú, SP).

Brazil Tornei-me o correspondente brasileiro da revista alemã Dampf & Reise, que só trata de ferrovias de fora da Alemanha.

Encomendaram-me uma matéria um tanto complexa sobre a história e atualidade das nossas ferrovias, com mapas, fotos, listas de locos, dicas turísticas etc.

Já faz mais de 1 anos que estou trabalhando nisso, pois o assunto é realmente de se escrever bastante. Será publicado em 2 ou 3 capítulos.

É extremamente positivo ter encontrado essa oportunidade de poder divulgar notícias do Brasil. Quem sabe, elas acabem despertando interesse, afinal, D&F tem muitos leitores fora da Alemanha, em especial na Itália, Holanda, Dinamarca, Suíça, África do Sul, Namíbia, Japão, República Tcheca e Polônia, entre outros.

Um artigo sobre o Vietnã teve tanta repercussão, que acabaram criando promoções turísticas para europeus descobrirem o Vietnã de trem. Quem sabe, o Brasil acaba se tornando outro alvo para safáris fotográficos (Guntram Hereth, SP/SP).

Plataforma de Embarque

Trens - Museus- Mini-ferrovias - Agenda

Passeios e Trens Turísticos

Rio Grande do Sul

Bento Gonçalves a Carlos Barbosa – 14 horas aos Sábados – Estação Ferroviária de Bento Gonçalves, na entrada da cidade – Nos meses de maior movimento, também às Quintas e Domingos. Quatro carros com poltronas estofadas e 1 carro de 2ª classe – Total 256 lugares – Guia, bar e serviço de bordo – Antes de chegar a Carlos Barbosa o trem passa por Garibaldi – Parada de 30 minutos em cada estação – Duração total 3h a 3h30m – Passagem US$ 10 ida e volta – Meio percurso US$ 5 – Reservas na Giordani Turismo, Tel.: 054-451-2788.

Paraná

Curitiba à Lapa – 8h45 em Mar/6, Abr/3, Mai/1º, Jun/5, Jul/3, Ago/7, Set/4, Out/2, Nov/6 e Dez/4 – Parte da antiga estação de Curitiba à Pça. Eufrásio Corrêa, final da R. Br. do Rio Branco – Passagens na estação com 2 dias de antecedência – Crianças até 4 anos não pagam – 6 Carros preparados para atendimento ao turismo classificado – Lanche – Paradas ao longo do percurso – Duração 3h15m – Chega à Lapa às 12h; retorna às 16h45; chega a Curitiba às 19h45 – Informações das 7h às 19h (dias úteis) ou das 7h às 12h Sáb/Dom, tel.: 041-234-8441 e 041-321-7239; ou Disque Turismo (8h às 18h dias úteis) tel.: 041-1516

Curitiba a Morretes – Trem às Terças e litorina às Terças e Quintas-feiras. Viagem apenas de ida. O turista deve providenciar o retorno de ônibus.

Curitiba a Paranaguá – Percurso 110 km – Crianças de menos de 4 anos (no colo) não pagam – Venda de passagens no bloco ferroviário, portão 8, da estação rodoferroviária de Curitiba, com antecedência de 5 dias (Trem Marumbi) e 2 dias (Litorina), diariamente das 7h às 19h (Sáb/Dom até 12h). Tel.: 041-234-8441 e 041-321-7239 (bilheteria) – Disque-Turismo 041-1516 de Segunda a Sexta das 8h às 18h – Notar que em 93/Jul e 94/Jan-Fev. a Litorina operou todos os dias da semana. Trem Marumbi aos Sábados e Domingos partindo de Curitiba às 7h e de Paranaguá às 16h30 – Às Terças e Quintas parte de Curitiba às 8h (Novembro e Dezembro), sem retorno – Duração 3h50m. Litorina – Sábados e Domingos partindo de Curitiba às 9h00 e de Paranaguá às 15h30 – Duração 3h15m – Às Terças e Quintas, só até Morretes, sem retorno – Serviço de atendimento aos passageiros e ar condicionado – Só é permitida bagagem de mão – Datas Especiais – Em Abr/1º, Abr/21, Jun/02, Set/07, Out/12 e Nov/15 circulam o trem Marumbi e automotrizes, ida e volta – Em Abr/22, Jun/03, Set/08-09, Nov/02 e Nov/14, circulará somente automotriz, ida e volta.

Morretes a Antonina – Reinauguração anunciada para 94/Maio/15. – Sempre no 3º Domingo de cada mês.

São Paulo

Anhumas a Jaguari – Saídas da estação Anhumas (Campinas) às 10h10 e 15h aos Sábados; e às 10h10, 14h10 e 16h10 aos Domingos. O último passeio do dia vai somente até Tanquinho (meio percurso). O mesmo acontece com as partidas da estação Jaguari (Jaguariúna), às 12h, 14h e 16h, aos Domingos. Informações 0192-53-6067 / 51-5878.

Araraquara – Domingos alternados – Passeio a vapor partindo da estação da Fepasa, Pça. Newton Prado s/nº.

Atibaia – Passeio suspenso – Central Park Atibaia – Av. Jerônimo de Camargo, 1893, Estoril – Informações 011-484-6668 / 7806.

Barra Bonita – Em implantação.

Campinas a Itapeva – Abr/16 – Excursão rodo-ferroviária da Pettená-Tur – R. 14 de Dezembro, 228 – Centro – 13015-130 Campinas, SP – Tel/Fax 0192-32-1628.

Campinas a Peruíbe – Excursão quinzenal da Pettená-Tur – R. 14 de Dezembro, 228 – Centro – 13015-130 Campinas, SP – Tel/Fax 0192-32-1628 – Programação: Abr/9-10, Abr/30-1º, Mai/14-15, Mai/28-29, Jun/11-12, Jun/25-26, Jul/9-10, Jul/30-31 – Parte aos Sábados às 7h da Estação Ferroviária de Campinas, Pça. Mal. Floriano Peixoto, s/nº – 4 carros com poltronas estofadas e reclináveis – Total 156 lugares – Carro restaurante – Duração 6h30m – Excursão de ônibus à Estação Ecológica Juréia-Titatins no Domingo pela manhã – Menores de 4 anos não pagam passagem – A passagem inclui refeição a bordo, pernoite em Peruíbe, café, almoço e excursão à Juréia.

Campos do Jordão a Santo Antônio do Pinhal – Diariamente às 9h40 – Estação Emílio Ribas, 1.291, Vl. Capivari – Carro com poltronas estofadas e reclináveis, música ambiente, guia e lanche – Total 40 lugares – Menores de 5 anos não pagam passagem – Passagens vendidas na estação em cheque ou dinheiro – Em épocas de movimento pode haver horários extras – Informações 0122-63-1531.

Central Park Atibaia – Suspenso – Informações 011-484-6668 / 7806.

Itapeva – Às 8h aos Domingos. Passeio turístico de 10 horas, com almoço e passeio a pé na trilha do Morro do Ouro, em Apiaí. Três carros de passageiros e um restaurante. Reservas na Secretaria de Esportes e Turismo de Itapeva, 0155-22-3332.

Paranapiacaba – Suspenso.

Pedregulho a Rifaina – Passeio a vapor de 35 km passando por Chapadão – 2 composições diárias em cada sentido – Reservas para escolas durante a semana – Para chegar a Pedregulho siga a Via Cândido Portinari a partir de Ribeirão Preto – Informações 016-771-1624.

Pindamonhangaba a Campos do Jordão – Informações 0122-42-3233 (Pindamonhangaba) e 0122-63-1531 (Campos do Jordão).

São Paulo a Aparecida do Norte – Reativação anunciada para a virada de 93 / 94. Sem informações recentes.

São Paulo a Campos do Jordão – Contactar a Dominus Turismo, Av. Dr. Vieira de Carvalho, 115 / 32, tel.: 011-220-2533.

São Paulo a Jaguariúna – Contactar a Dominus Turismo, Av. Dr. Vieira de Carvalho, 115 / 32, tel.: 011-220-2533.

São Paulo a Peruíbe – Partida de Barra Funda às 8h20 nos Sábados 95/Fev/18, Mar/25, Abr/15, Abr/29, Mai/27, Jun/24 e Jul/25 – Preço US$ 69 incluindo trem com refeição, hospedagem e passeio na Juréia – Excursão da Boppard Turismo, Av. Paulista, 2001 / 1608 – Tel. 011-284-7759 – Fax 284-8762.

São Paulo a Rio Claro – Contactar a Dominus Turismo, Av. Dr. Vieira de Carvalho, 115 / 32, tel.: 011-220-2533.

São Paulo a Santos – 8h20 aos Sábados e Domingos – Terminal Intermodal de Barra Funda, Av. Mário de Andrade s/nº – Duração 4 horas – Retorno de Santos às 17h – Estação de Ana Costa, Av. Ana Costa, 340 – Quatro carros com poltronas estofadas e reclináveis – Total 156 lugares – Lanche incluído – Carro restaurante – Menores de 4 anos não pagam – Passagens no Terminal de Barra Funda com 10 dias de antecedência e pagamento em dinheiro – Passagens na agência Unipak (011-283-1500) em dinheiro ou cheque – Pacotes com pernoite em Santos e retorno de ônibus na Bop-

pard Turismo (011-284-7759) e Nivamar (011-258-0380).

Sorocaba – Shopping Center Regional – Extinto, e os trilhos retirados – Funcionava aos Domingos.

Sorocaba a Mongaguá – 5h30 no primeiro Domingo do mês – Retorno de Mongaguá às 16h45 – Percurso de 160 km – Somente com reserva – Informações: (0152) 32-2259, Fepasa / Sorocaba, com João Miranda ou Gladson; ou (011) 24-2509 e 24-1161.

Rio de Janeiro

Angra dos Reis a Lídice – 10h30 aos Sábados, Domingos e Feriados – A confirmar, Terças e Quintas – Estação Ferroviária de Angra dos Reis, Praia do Anil – Duração 6 horas ida e volta – Até 4 carros com bancos estofados, 54 lugares em cada – Guias, serviço de bordo – Carro restaurante com bufê, não incluído – Parada de 15 minutos no mirante da serra e 50 minutos em Lídice – A Montmar Turismo (0243-65-3606) aceita pagamento com os cartões American Express e Bradesco / Visa.

"Bondinho" da Urca (teleférico) – Parte da Praia Vermelha a cada 30 minutos, diariamente, das 8h às 22h – Faz em 6 minutos o percurso de 1.325 metros, até o alto do Pão de Açúcar, a 396 m do nível do mar – Capacidade: 75 passageiros – Não se aceita cheque, nem cartão de crédito.

Cosme Velho ao Corcovado (Bondinho) – Passeio turístico pelo sistema Riggenbach de cremalheiras, partindo do Cosme Velho a 38,8 m do nível do mar e atingindo o alto do Corcovado (monumento do Cristo Redentor), a 704 m de altitude, num trecho de 3.824 metros de extensão, com rampa máxima de 30% e mínima de 4%, bitola métrica. Funciona atualmente com 7 automotrizes elétricas de fabricação suíça (SLM, 1979), partindo diariamente a cada 30 ou 20 minutos, conforme o fluxo de turistas. Cada composição (2 automotrizes) pode transportar 124 passageiros, subindo em 17 minutos (15 km/h) e descendo em 22 minutos (12 km/h).

Miguel Pereira a Conrado – 9h45 aos Sábados, Domingos e Feriados – Duração 3h30m ida e volta – Passagem US$ 18 – Parada no mirante de Santana (400 m alt.) – Retorno às 13h30 – Montmar Turismo – R. do Comércio, 11 – 22900 Angra dos Reis, RJ – Tel.: 0243-65-3606 – Telex 0243-22-3460 ZPAU-BR.

Museu do Trem – Suspenso – Engenho de Dentro – R. Arquias Cordeiro, 1046 – Informações 021-269-5545.

Minas Gerais

Ouro Preto a Mariana – Previsão: 2º semestre de 1995.

Poços de Caldas – VLT suspenso tipo mono-trilho.

São João del Rey a Tiradentes – Sábados e Domingos às 10h e 14h15 (São João); e às 13h e 17h (Tiradentes) – Estação Ferroviária de São João del Rey, Av. Emílio Alves, 366 – Percurso 12 km – Passeio de 30 minutos com tração a vapor – Até 9 carros de 27 lugares cada – Poltronas reclináveis – Percurso 12 km – Bitola 76 cm – Passagens na estação 1 hora antes do embarque, em dinheiro – Meia passagem até 14 anos – Menores de 5 não pagam – Passagem dá direito ao ingresso no Museu Ferroviário de São João del Rey (CPHF) – A volta de Tiradentes pode ser feita em qualquer dos 2 horários, inclusive no dia seguinte – Tel.: 032-371-2888.

Espírito Santo

Viana a Domingos Martins – Sem informações recentes.

Sergipe

Aracaju a São Cristóvão – 9h aos Sábados, Domingos e Feriados – Estação Ferroviária, Pça. dos Expedicionários – Informações: 079-224-2415.

Rondônia

Porto Velho a Santo Antônio – 9h, 10h, 11h, 15h e 16h aos Domingos – Percurso 9 km – Passagem: R$ 1,50.

Guajará-Mirim a Iata – 26 km – Reinaugurados os primeiros 16 km, com uma litorina para 15 passageiros – Reativação até Iata prevista para 95/Setembro.

São Paulo – Paraná – Santa Catarina

São Paulo (SP), Curitiba, Lapa (PR), Rio Negrinho, São Bento do Sul, Jaraguá do Sul, Blumenau, Pomerode, Joinville, São Francisco do Sul (SC), Paranaguá, Curitiba (PR) e São Paulo – Tour de 8 dias alternando ônibus e litorina com city-tours.

São Paulo – Minas Gerais

Cruzeiro (SP) a São Lourenço (MG) – Suspenso para manutenção da via permanente – Sem prazo para reiniciar a operação.

Poços de Caldas (MG) a Águas da Prata (SP) – 9h e 15h aos Sábados – Estação de Poços de Caldas, Pça. Paul Harris, s/nº – Percurso 33 km – Duração 1h15m – Retorno – 11h30 e 17h30 – Dois carros com poltronas reclináveis e giratórias – Total 104 lugares – Serviço de bordo e venda de refrigerantes, doces e salgados – Parada de 1h15m em Águas da Prata – Retorno às 11h30 e 17h30 – Passeio operado pela Redetur – Informações: 035-722-1969 – Passagens pagas em dinheiro.

Trens de Passageiros

Minas – Espírito Santo

Belo Horizonte a Vitória – Saída às 7h da Estação de BH, R. Aarão Reis, 423; e às 6h30 da Estação Pedro Nolasco, Vitória, diariamente, chegando em Vitória às 21h10 e em BH às 20h40 – 5 carros de 1ª e 5 de 2ª classe – Carro lanchonete – Carro bagagem para motos, bicicletas e animais – Meia-passagem para crianças de 4 a 12 anos – Passagens com até 10 dias de antecedência – Informações 031-201-8813.

São Paulo

Barra Funda – Fepasa

Assis – 8h48 (diário)

Presidente Prudente – 16h40 (diário)

São Paulo

Estação da Luz – Fepasa

011-225-0040

Bauru – 12h05 (diário)

Barretos – Suprimido

Campinas (litorina) – 18h30 (diário)

Panorama – 8h05, 16h e 23h (diário)

Rincão – Suprimido

Rio Claro – 16h50 (diário)

Santa Fé do Sul – 10h05 e 19h20 (diário)

Santos – 17h28 (segunda a sábado) – 8h30 e 17h10 (domingos e feriados)

São José do Rio Preto – 23h (diário)

São Paulo

Campinas a Uberaba (MG) – 11h02 (diário)

Embu-Guaçu a Santos – 8h (diário)

Santos a Juquiá – 13h15 (diário) – Av. Ana Costa – Trajeto de 70 km paralelo às praias Grande e Peruíbe. A via está sendo recuperada, e o trem corre melhor.

Rio Grande do Sul

Porto Alegre a Uruguaiana e Santana do Livramento – 8h20 às Sextas – 1ª e 2ª classes – Ramificação em Cacequi – Duração 21h.

Minas Gerais

Benfica a Matias Barbosa – 17h (ida) e 5h (volta) – Segunda a Sábado – Às 5h30, 12h, 14h e 18h – Confira os horários pelos telefones 032-215-2001 R. 331 (estação de Juiz de Fora), ou 032-215-7239 (sede da SR-3). Nas férias, também aos domingos.

Juiz de Fora a Santos Dumont – 6h30 (ida) e 18h15 (volta) – Duração 47 minutos (48 km) – Paradas de 1 minuto em Ewbank da Câmara e Benfica – Segunda a Sexta-feira, exceto feriados nacionais e municipais – Lotação 80 passageiros – Informações: 032-251-1398 (estação de Santos Dumont), 032-215-2001 R. 331 (estação de Juiz de Fora), ou 032-215-7239 (sede da SR-3).

Montes Claros a Monte Azul – 7h nas Terças e Quintas, chegando a Monte Azul às 13h20

– Retorno às 7h15 nas Quartas e Sextas, chegando a Montes Claros às 13h30.

Rio de Janeiro

Japeri a Barra do Piraí – (Trem Barrinha) – 5h05, 10h40 e 16h15 de Segunda a Sexta-feira; 5h30 aos Sábados – Retorno: 6h25, 12h05 e 17h35; Sábado: 13h15.

Rio – São Paulo – Minas

Barra Mansa (RJ) a Lavras (MG) – 6h às Sextas.

Rio de Janeiro a Belo Horizonte (Trem de Ouro) – Previsão: 2º semestre de 1995.

Rio de Janeiro a São Paulo (Trem de Prata) – Estação Barão de Mauá (da ex-Leopoldina), no Rio, às 20h30, Domingos, Terças e Quintas – Terminal Intermodal da Barra Funda, em São Paulo, às 20h30, Segundas, Quartas e Sextas – Embarque a partir das 19h30 – Percurso de 440 km em 9 horas, com chegada às 5h30 – Café e desembarque até 8h30 – Sete carros-dormitório, cada um com 7 cabines duplas (49), 1 cabine simples (7) e 2 suítes com cama de casal, TV, frigobar e telefone celular (14), somando 133 lugares – Carro-restaurante com som ambiente, carro-bar com TV, som e vídeo, e carro-bagagem – Terminais exclusivos, com segurança própria e facilidades de táxi, telex, fax, copiadora, televisão, vídeo, som, banca de revistas, bar, sala Vip, serviços de copa, de despachos e encomendas em ambas as estações – Água quente e fria em todas as cabines – Jantar (com vinho e cerveja) e café da manhã inclusos – Bilhetes nas agências de turismo (inclusive reserva) ou nos próprios terminais – Cabine dupla R$ 180, cabine simples R$ 135, suíte dupla R$ 270, suíte simples R$ 200 – Criança até 3 anos não paga – Criança até 12 anos como segunda pessoa R$ 67, e como terceira pessoa R$ 45 – Informações: 021-294-7975.

Mato Grosso do Sul

Campo Grande a Corumbá – Paralisado.

Campo Grande a Ponta Porã – 9h às Segundas, Quartas e Sextas.

Maranhão – Pará

São Luiz (MA) a Parauapebas (PA) – 8h às Segundas, Quartas e Sextas – Estação Ponta da Madeira – Chegada às 20h30 – Retorno às 8h nas Terças, Quintas e Sábados – Percurso 891 km – Duração 12h30m – EF Carajás (Cia. Vale do Rio Doce).

Museus

CPHF – Centro de Preservação da História Ferroviária, RFFSA; NHF – Núcleo Histórico Ferroviário, RFFSA; CFC – Centro Ferroviário de Cultura, RFFSA/Prefeituras; ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Além Paraíba (MG) – CFC – Estação ferroviária

Araraquara (SP) – ABPF – Museu Ferroviário – Fechado – Estação da Fepasa, Pça. Newton Prado, s/nº, 1º andar, Centro

Atibaia (SP) – Central Park Atibaia – Av. Jerônimo de Camargo, 1893, Estoril – Tel.: 011-484-6668 / 7806.

Barbacena (MG) – CFC – Estação ferroviária

Bauru (SP) – NHF –

Belo Horizonte (MG) – NHF – R. Januária, 130 – Das 8h a 11h30; e das 13h às 17h30 – Segunda a Sexta-feira – Tel.: 031-218-2801.

Campinas (SP) – ABPF – Estação Anhumas

Campos (RJ) – NHF – Fechado – Pça. 5 de Julho, 60 – Informações 0247-23-5105

Curitiba (PR) – CPHF Paraná – Pça. Eufrásio Correia, s/nº – Informações 041-225-1155 R. 351

Divinópolis (MG) – Museu Histórico de Divinópolis – Pça. Dom Cristiano.

Fortaleza (CE) – CPHF Ceará – Av. Francisco Sá, 4829

Guajará-Mirim (RO) – Museu de Guajará-Mirim (EF Madeira-Mamoré) – Reaberto em 95/Abril/10.

Itacuruçá (MG) – CFC – Estação ferroviária

Juiz de Fora (MG) – NHF – Av. Brasil, 2001 – Informações 032-212-9949

Jundiaí (SP) – Museu Ferroviário da Companhia Paulista (Fepasa) – Terça a Sábado, das 13h às 17h (R$ 1,00).

Mairiporã (SP) – Instituto Mairiporã – Preserva a loco nº 4, fabricada pela SPR, entre outras. Dispõe de 200 metros de linha, onde as locos funcionam anualmente, em Outubro, na Feira de Ciências, quando o acervo pode ser visto – Tel.: 011-430-2661 / 2490.

Miguel Pereira (RJ) – NHF – R. Gen. Ferreira do Amaral, s/nº – Tel.: 0244-84-4206

Paranapiacaba (SP) – CPHF São Paulo – Informações 011-228-8099

Porto Velho (RO) – Museu da EF Madeira-Mamoré – Estação Ferroviária, Centro – Diariamente, das 9h às 18h.

Recife (PE) – CPHF Pernambuco – Pça. Visc. de Mauá, s/nº – 081-231-2022 R. 452

Rio de Janeiro (RJ) – ABPF – Cabine nº 3 da Central – Engenho Novo. Informações: – José Luís Fróes, 021-260-2437.

Rio de Janeiro (RJ) – CPHF Rio de Janeiro – R. Arquias Cordeiro, 1046 – Tel.: 021-269-5545

Santos Dumont (MG) – CFC – Estação ferroviária

São João del Rei (MG) – CPHF Minas Gerais – Das 9h às 12h e das 13h às 17h30 diariamente, inclusive Domingos e Feriados – Estação Ferroviária – Av. Hermílio Alves, 366 – Tel.: 032-371-2888 / 371-2809.

São Leopoldo (RS) – CPHF Rio Grande do Sul – R. Lindolfo Collor, Pça. Mauá, 61 – Terça a sexta-feira das 9 às 12h; e das 14 às 17h. Sábados, domingos e feriados das 14h às 17h – Tel.: 051-592-1943

São Paulo (SP) – Museu dos Transportes (CMTC) – Av. Cruzeiro do Sul, 780.

Volta Grande (MG) – CFC – Estação ferroviária

Mini-Ferrovias

Araraquara (SP) – Museu Ferroviário – Fechado – Estação da Fepasa, Pça. Newton Prado, s/nº, 1º andar, Centro

Belo Horizonte (MG) – Associação Mineira de Ferreomodelismo (AMF) – Estação Ferroviária – Pça. Rui Barbosa – Centro – Quarta-feira às 20h e sábado às 14h.

Brasília (DF) – Sociedade de Modelismo Ferroviário de Brasília (SMFB) – Estação Rodoferroviária, 1º, sala 15 – Segunda e quinta-feira, às 20h.

Gramado (RS) – Mini-Mundo – Hotel Ritta Höppner – R. Candiago, 305 – Ferrovia de jardim 1:22,5 com 600 m de linha, área 400 m² – Entrada paga.

João Pessoa (PB) – Clube Ferreomodelista da Paraíba – Maquete no Espaço Cultural – Av. Kennedy, s/nº, box nº 7, submezzanino 2 – Domingo à tarde.

Joinville (SC) – Presépio moderno da paróquia de Santo Antônio, bairro Bom Retiro.

Ribeirão Preto (SP) – Associação Ribeirãopretana de Ferreomodelismo (ARF) – Carromaquete sediado na estação ferroviária – Av. Mogiana, 2307 – Domingo de manhã.

Rio de Janeiro (RJ) – Clube do Trem – R. Mariz e Barros, 60, Subsolo – Terça-feira à noite.

Salvador (BA) – Clube dos Amigos dos Trens – Estação da Leste – Calçada – Maquete em operação – Sábado às 10h.

São Paulo (SP) – Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo (SBF) – Modelódromo do Ibirapuera – R. Curitiba, 290 – Sábado à tarde e domingo pela manhã.

Sorocaba (SP) – Associação Sorocabana de Ferreomodelismo Luiz Matheus Maylasky (Assofer) – Maquete em construção no Shopping Center Regional – Piso Superior – Box 3 – Av. Cmdor. Pereira Inácio, 2440 – Sábado, das 15h às 19h.

Agenda

Festa de Tiradentes – Maio – São João del Rei a Tiradentes (MG) – Realiza-se no Dia da Santíssima Trindade, sempre num Domingo. Atualmente, a "bitolinha" funciona nos mesmos horários do resto do ano.

Feira de Ciências – Outubro – Instituto Mairiporã – Tel.: 011-430-2661 / 2490.

Fitas de Vídeo

Fitas originais VHS, na caixa – Entrega imediata – Apenas 1 exemplar disponível de cada
Contactar Marcelo, ou Dieter Schott, (031) 398-1664, à noite

Título	Nº de fitas	Minutos
Green Frog		
Chicago Odissey Vol. 1	2	120
Chicago Odissey Vol. 2	2	150
East Broad Top	2	120
Erie-Lackawanna Odissey	2	130
Illinois Central Odissey	2	140
New York Central Odissey Vol. 1	2	150
New York Central Odissey Vol. 2	2	140
Rio Grande Odissey	2	150
Santa Fe Odissey Vol. 1	2	150
Santa Fe Odissey Vol. 2	2	120
Santa Fe Odissey Vol. 3	2	105
Union Pacific Odissey Vol. 1	2	120
Union Pacific Odissey Vol. 2	2	120
Pennsylvania Railroad	1	60
Rails in transition Vol. 1	1	60
Rails in transition Vol. 2	1	40
Steam in the 50's Vol. 1	1	60
Steam in the 50's Vol. 2	1	35
Steam in the 50's Vol. 3	1	60
Wabash Railroad	1	60
Western Maryland	1	70
American Alta Vista		
Quick Shots 2	1	100
Saluda 611 Deux	1	78
This is Chinchfield - CSX Hot Shots Vol. 1	1	96
This is Chinchfield - CSX Hot Shots Vol. 2	1	121
This is Chinchfield - CSX Hot Shots Vol. 3	1	121
Berkshire Productions		
Central America Rail Adventure	1	90
Climbin' the Cannyon	1	60
Guayaquil & Quito Railroad	1	60
South America Rail Adventure	1	90
Northwest & Northern	1	90
Eastend Productions		
Desert Dinossaurs	1	69
Gandy Dancer Productions		
Union Pacific Steam Special's 89 Vol. 1	1	120
Union Pacific Steam Special's 89 Vol. 2	1	120
Greg Scholl		
Chicago & Northwestern Mainline West	2	150
Garrats of Zimbabwe	1	60
Geared Doubleheader	1	48
Rio Grande Steam Freights	1	120
Steam in Saint Louis	1	90
Steam Rotary	1	90
Tripleheader Rotary	1	120
Union Pacific Steam	2	150
Herron Rail Services		
Boston & Maine in the 4 Seasons Vol. 1	1	44
Boston & Maine in the 4 Seasons Vol. 2	1	52

Título	Nº de fitas	Minutos
Glory Machines Vol. 1	1	64
Glory Machines Vol. 2	1	68
Glory Machines Vol. 3	1	47
Glory Machines Vol. 4	1	38
Glory Machines Vol. 5	1	44
Reflection of American Railroading	1	78
Reflections of the L&N	1	74
Reflections of the NYC	1	51
Hopewell		
A Steam Train Passes	1	25
Interurban		
Pennsylvania Collection	1	69
Steam Odissey GM Best's	1	20
JMJ Productions		
N&WA 1218	1	61
Mark I		
FT 103	1	120
Memories of Steam in New England	1	30
Erie Steam Vol. 1 Commuter Power	1	45
Erie Steam Vol. 2 Mainline Action	1	45
Memories of Steam in the North Coast	1	30
Operation San Jose	1	145
The Magnificent GG1	1	60
Mountains Automation		
Complete Manitou and Pike's Peak Railway	1	120
Pentrex		
Across Donner Summit	1	120
Across Maria's Pass	1	90
Alaska Railroad	1	90
Atlanta Steam Celebration	1	60
Best of 1984	1	90
Best of 1985	1	120
Best of 1986	1	120
Best of 1987	1	120
Best of 1988	1	120
Best of 1989	1	120
Best of 1990	1	120
Best of 1991	1	120
British Columbia Railway	1	90
C&O 2765 New River Masquerade	1	90
Cass Scenic Railroad	1	52
Chicago Steam Celebration	1	120
Cumbres & Toltec Scenic Passenger	1	75
Great American Train Rides Vol. 1	1	60
Great American Train Rides Vol. 2	1	60
Last of the Giants Vol. 1	1	25
Last of the Giants Vol. 2	1	60
Last of the Giants Vol. 3	1	70
A Great Railroad at Work	1	45
Mighty Steam Series – NW 1218	1	30
Mighty Steam Series – SP 4449	1	30

Título	Nº de fitas	Minutos
Mighty Steam Series – Canadian Steam	1	30
Mighty Steam Series – SSW 819	1	30
Milwaukee Road 261 – Rebuilt to Run	1	60
Napa Valley Wine Train	1	30
Pickering's Sugar Pine Railroad	1	62
Raton Pass	1	90
Santa Fe Super Chief	1	15
Saint Louis Steam Celebration	1	120
Steam to Saint Louis	1	80
Into the Allegheny Range Vol. 1	2	180
Winter Along the Upper Mississipi	1	90
Western Pacific First 50 Years	1	120
Plets Express		
Missabe Rails	1	120
Taconite Trains of Minnesota	1	120
The Trains of Algomo Country	1	98
Sunday River		
Steam of Horse Shoe Curve Vol. 1	1	28
Steam of Horse Shoe Curve Vol. 2	1	33
Niagaras and Mohawaks	1	28
Articulateds in Appalachia	1	38
N&W Articulateds	1	60
Video Rails		
Battle for Donner Pass	1	76
Battle Union Pacific Shermann Hill	1	80
Beaumont Hill	1	90
Best of 1983	1	90
Best of Viedo Rails	1	90
Cajon Pass	1	60
Cajon II	1	90
Last Run Cab Forward over Donner Pass	1	60
Hank Grifith's Collection Vol. 1+2	2	90
Union Pacific of the Wahsatch	1	60
WB Video		
America on Rails Vol. 1	1	30
America on Rails Vol. 2	1	30
America on Rails Vol. 3	1	37
Blue Ridge Steam	1	82
SF's Raton Route	1	114
Trackside Video		
Articulated Super Power Big Boy 1218	1	48
Goodheart Production		
Geat South African Festival	1	58
Russian Steam: A First Look	1	72
Steam Fever	1	58
Steam to the Border	1	45
The Indus Express	1	60
Tropicana Steam	1	55

Ferreo-pintor expõe no Engenho de Dentro

Flávio R. Cavalcanti
flavio.cavalcanti@persocom.som.com
flavio.cavalcanti@persocom.ax.apc.org

Locomotivas a diesel são o tema do artista plástico Paulo Alves Antônio, cuja exposição será aberta às 16h de Out/06 (Sexta-feira) no Museu do Engenho de Dentro — R. Arquias Cordeiro, 1.046 — Rio de Janeiro, RJ.

A mostra inclui 8 quadros a óleo sobre tela, medindo 1,3 x 1,0 m. Permanecerá até Nov/05, nos horários de visitação do Museu (021-269-5545).

Paulo Antônio também é ferreomodelista e já visitou todas as ferrovias do Brasil e da América Latina. Confira.

Itens disponíveis no Centro-Oeste

Pois é! Faltou espaço. Enquanto não reorganizamos as páginas, eis os itens que estão disponíveis através do Centro-Oeste, e que não puderam ser divulgados numa página só para eles:

- Ferrovias para Você Construir (Vol. 2) — Manual de maquetes da Frateschi (R$ 12,50, frete incluído).
- Catálogo Frateschi 1994 (R$ 12,50, frete incluído).
- Jogo de cartões postais da EF Curitiba a Paranaguá (R$ 12,60, frete incluído).
- DC-14-15 em xerox colorida — Reedição experimental, com resultado muito superior à edição original (R$ 8,00, frete incluído).
- Trens & Modelismo II — Estoque reduzido; mande cheque separado do resto (R$ 8,00, frete incluído).

Dois canais para receber fax

Atendendo aos amigos, estabelecemos 2 canais para receber faxes:

061-321-9245 (Copiadora Brasília)

061-322-5633 (Mega Papelaria)

Estas 2 firmas recebem faxes para inúmeras empresas e escritórios.

Por isso, indique — logo no início do fax — que ele se destina a:

Flávio R. Cavalcanti
Telefone 321-0092
Celular 981-8632

Vamos ver se o sistema funciona bem — e se não extravia nenhum fax — antes de jogar confete.

Tarifas rodam de 6 em 6 segundos

Vários amigos que fizeram ligações para o telefone celular (061) 981-8632, com duração um pouco além do conveniente, levaram a mesma paulada que eu, logo após o primeiro momento de alegria com a facilidade (?) de encontrar e ser encontrado onde quer que esteja.

É que as tarifas de ligação de/para telefone celular — embora de poucos centavos — são cobradas na proporção de 1 impulso a cada 6 (seis) segundos.

Paga a pessoa que telefonou — basta que 1 dos 2 telefones seja celular.

- Importante: — Mesmo quando a ligação para o celular (061) 981-8632 seja automaticamente transferida para o telefone fixo (061) 321-0092, a tarifa da ligação será "de celular". Economia, mesmo, só ligando diretamente para o fixo (061) 321-0092.

O quadro em anexo dá uma idéia das tarifas de ligação de/para telefone celular na área da Telebrasília. Ignoro os valores cobrados em outros Estados — essas tarifas não estão sendo divulgadas com clareza pelas empresas — mas garanto que não são muito menores.

Uma hora de ligação de/para celular entre Brasília e Estados relativamente próximos, como Rio, São Paulo ou Minas, não custa menos do que 600 x R$ 0,058 = R$ 34,80 no horário reduzido; ou 600 x R$ 0,083 = R$ 49,80 no horário normal.

Conversa de fanáticos por trens facilmente atinge 2 ou 3 horas, o que joga o custo para a faixa de R$ 70 a R$ 150.

Conversas de fanáticos por trens, dentro da mesma cidade, facilmente atingem 10 horas por mês, o que joga o custo para a faixa de R$ 120 a R$ 174.

Ligação de celular para fixo ou de fixo para celular (1)	Valor de cada impulso (6 segundos) após os primeiros 30 segundos (2)	
	Horário Normal	Horário Reduzido
Dentro da área da Telebrasília	R$ 0,029	R$ 0,020
p/ GO, MT, MS, AC, RO, TO	R$ 0,066	R$ 0,046
Para os demais Estados	R$ 0,083	R$ 0,058

(1) A ligação é paga por quem liga, mesmo que seja o proprietário do telefone comum (fixo)
(2) Nas ligações da área da Telebrasília para outros Estados, os primeiros 30 segundos custam exatamente 5 impulsos — ou seja, 1 impulso a cada 6 segundos, desde o início da ligação
FONTE: "Celular on Line" 95/Março, nº 3 — jornal de circulação dirigida aos usuários de telefone celular na região do DF. Redação: Celular (061) 986-1600, Fax (016) 322-0101

Atualize seu cadastro

Mesmo que você já tenha informado seus números de telefone (residencial e comercial) e de fax (residencial e comercial), por favor torne a informá-los tão logo seja possível.

Motivo: – Até agora, nosso cadastro não tinha 4 áreas separadas para estes números, e eles tiveram que ser registrados sem identificar qual deles é o quê.

A partir de agora, eles passarão a desempenhar um papel importante nas comunicações do Centro-Oeste com o modelista (FRC).

Opinião

A palavra do modelista

Patrocínio O livreto "Trens & Modelismo II", do José Agenor, está muito bom, com fotos bem escolhidas e assuntos interessantes.

Pena que, aparentemente, não conta com patrocinadores (Lourenço Paz, SP/SP).

Novidade Recebi o DC-14-15. Realmente, as cópias a cores ficaram muito boas. Confesso que, para mim, isso é novidade (Milton Thomaz, SP/SP).

Anúncios Recebi ontem o CO-95 e fiquei muito contente com o dobro do número de anunciantes.

Fazer frente aos custos de fotolito e gráfica, nestes tempos difíceis de "arrocho" neo-liberal, é imperativo para poder editar o Centro-Oeste com segurança e regularidade (Eduardo Coelho, Rio, RJ).

Dinamismo Calha o instante para transmitir-lhe os meus cumprimentos pela excelência de nossa revista, a qual, sem sombra de dúvida, melhora cada vez mais, em tudo e por tudo, graças ao denodo e dinamismo de seu editor e conselheiros (Carlos Mac Ginity, Santa Maria, RS).

Cores Só me resta dizer que o Centro-Oeste está ótimo, com as páginas coloridas de capa. Parabéns. E isso tem que ser auto-financiável.

O ferreomodelismo brasileiro não pode ser tão "jeca" a ponto de não poder, ainda, financiar uma capa colorida.

É claro que ainda estamos um pouco longe de uma revista com 50 páginas tamanho ofício, toda colorida. Mas, um dia, a gente chega lá (João P. Camargo, SP/SP).

Evolução Aproveito para parabenizá-lo pela evolução constante do Centro-Oeste, leitura obrigatória para os amantes da ferrovia e do ferreomodelismo (Francisco Bianchi, Piracicaba, SP).

Importante Desejo-lhe sucesso com o Centro-Oeste e espero que pessoas como você nunca parem de lançar essas revistas, que são tão importantes para o ferreomodelista (Alexandre Mina, SP/SP).

Valor Quero parabenizá-lo pelo ótimo material do Centro-Oeste. As edições em cores estão ótimas. Há um ano e tanto, até o Informativo Frateschi reconheceu seu valor (Eddy Jaggi, Canela, RS).

Benefício Gostaria de parabenizá-lo pela publicação "Centro-Oeste", que muito tem colaborado com o ferreomodelismo e a preservação ferroviária em nosso País.

Como ferreomodelista e membro da ABPF-Paraná, não poderia deixar de apreciar e ressaltar os benefícios que esta publicação tem trazido para os modelistas de todo o Brasil (Walter Santos F., Curitiba, PR).

Descaso No Jornal Nacional da Globo, Jul/03, passou reportagem sobre as locos "Francesinhas" que estão em Araraquara, nas caixas.

Segundo o presidente da Fepasa, Renato Pavan, elas serão devolvidas porque têm baixo HP em relação às locos comercializadas atualmente.

Mas o quê que tem a ver, HP com descaso com o patrimônio público? (Ronaldo Cruz, Elias Fausto, SP)

Parabéns Parabenizo-o pelo seu belíssimo trabalho frente à Centro-Oeste (João C. Lopes, Uruguaiana, RS).

Sobe-e-desce Em 1986, assisti a uma reportagem no SP-Já, da rede Globo, mostrando os trens de passageiros da Fepasa, lotados, atrasados, com as linhas cobertas de mato. No final, o presidente da Fepasa, da época, dizia que todos aqueles trens seriam desativados.

No governo Quércia, os trens de passageiros até melhoraram, com carros reformados, pintura nova, trem expresso etc.

É sempre assim. Sai uma autoridade ou administrador público, e entra outro que resolve paralisar ou descontinuar tudo o que seu antecessor fez.

Eu não sei que sina é essa que temos, para a ruína com a coisa pública. E olhe que não é só com as ferrovias.

Segue em anexo a reportagem "Fepasa põe à venda trens abandonados". É inacreditável que 68 locomotivas elétricas "Francesas" permaneçam encaixotadas (Rui Antunes, Guarulhos, SP).

Cine-Foto Li atentamente o artigo "Cine-Foto Férreo-Fã Clube" (CO-95/13) e penso que a idéia de um maior uso da seção de classificados ("Seletivo") é muito boa, sim.

Esse tipo de seção é muito comum nas revistas Model Railroader, Railroad Model Craftsman, Railway Magazine etc. e seria uma fonte de renda adicional interessante para o Centro-Oeste, já que os pequenos anúncios são pagos.

Tenho o costume de ler as seções de classificados das revistas estrangeiras e nelas encontro alguns anúncios interessantes: pessoas físicas e jurídicas vendendo e/ou procurando modelos novos e/ou usados, revistas antigas, livros usados, fitas de vídeo, fotos, slides etc.

Eu seria um dos primeiros candidatos a comprar fitas de vídeo ferroviárias, se alguém as vendesse através dos classificados do CO (Alexandre Santurian, Salvador, BA).

Calamidade É com tristeza no coração que venho, através desta, pedir uma informação, pois a revista que todos nós, do Brasil, admiramos, anda meio atrasada.

Já é chato aguentar 30 dias até o próximo exemplar. Agora, imagine 90 dias.

É uma calamidade.

O que está acontecendo com o Centro-Oeste é falta de anúncios. É lamentável. Imagine 3 meses sem poder acolher mensagens de outros colegas ferreomodelistas. É muito triste.

Desculpe a lamentação. A verdade é que o Centro-Oeste sempre será, para mim, a melhor publicação de ferreomodelismo do Brasil (Christovam dal Vechio Jr., Joanópolis, SP).

Quem paga? A notícia mais impressionante dos últimos anos é, sem dúvida, a iminente erradicação de todo o sistema eletrificado da Fepasa.

Embora os rumores sejam muito fortes, fica difícil, para qualquer pessoa de um certo bom-senso, acreditar. Fala-se em vender o material de tração elétrica para aplicar em locomotivas a diesel. Vender o quê para quem?

E o corredor de Ribeirão Preto a Santos? Um sistema que nem sequer chegou a operar! Quem vai pagar tantos prejuízos acumulados?

Acredito que, de todas as administrações públicas, a pior certamente é a da ferrovia, pois não há cobranças nem auditorias, já que isso não interessa aos que vêem lucro certo na erradicação da ferrovia — e não são poucos.

Gostar de ferrovia, no Brasil, causa muita frustração. E o diabo é que você viaja para outros países e verifica que não é tão difícil fazer o treco funcionar. Fica, enfim, uma pergunta no ar:

Se a tão comentada recuperação brasileira tem que acontecer, como será isso possível, se a cada dia a ferrovia — sabidamente o carro-chefe do transporte de qualquer País decente — se deteriora da forma como vemos?

Quando as pessoas que administram os sistemas ferroviários no nosso País vão ser cobradas? (Nilson Rodrigues, SP/SP)

CENTRO-OESTE - NÚMERO AVULSO: R$ 5,00

12014 - CO-14
12015 - CO-15
12016 - CO-16
12017 - CO-17
12018 - CO-18
12019 - CO-19
12020 - CO-20
12021 - CO-21
12022 - CO-22
12023 - CO-23
12024 - CO-24
12029 - CO-25
12035 - CO-26
12052 - DC-11-12 (xerox)
12053 - DC-13 (xerox)
12056 - DC-16 (xerox)
12057 - DC-17 (xerox)
12058 - DC-18 (xerox)
12059 - DC-19 (xerox)
12060 - DC-20 (xerox)
12061 - DC-21 (xerox)
12062 - CO-62
12063 - CO-63
12064 - CO-64
12065 - CO-65
12066 - CO-66
12067 - CO-67
12068 - CO-68
12069 - CO-69
12070 - CO-70
12071 - CO-71
12072 - CO-72
12073 - CO-73
12074 - CO-74
12075 - CO-75
12077 - CO-77
12078 - CO-78
12079 - CO-79*
12080 - CO-80
12081 - CO-81
12082 - CO-82
12085 - CO-85*
12090 - CO-90
12091 - CO-91
12093 - CO-93
12094 - CO-94
12095 - CO-95*
(*) - Estoque reduzido

PREÇOS & OFERTAS

Ref.	Descrição	R$
10006	Assinatura / 6 edições (economize 17%)	25,00
10011	Assinatura / 11 edições (economize 27%)	40,00
11110	10 números antigos (economize 40%)	30,00
11120	20 números antigos (economize 45%)	55,00
11130	30 números antigos (economize 50%)	75,00
11140	40 números antigos (economize 55%)	90,00

Mande sua ordem de assinatura ou encomenda a: *Flávio R. Cavalcanti, Caixa Postal 656, 70359-970 Brasília, DF* *juntamente com a remessa, por um dos seguintes meios:*

(A) Vale Postal a: Flávio R. Cavalcanti
Agência Postal: «W-3 Sul 508»
Código da Agência: 470074; ou

(B) Xerox de depósito bancário instantâneo; ou

(C) Cheque cruzado a Flávio R. Cavalcanti, em carta registrada, para sua segurança.

C/C 8972-9	C/C 02270-8	C/C 70067-3
Ag. 1004-9	Ag. 1528	Ag. 484-7
Banco do Brasil	Itaú	Bradesco

CADASTRO ASSINATURA / ENCOMENDA

Cole aqui uma das últimas etiquetas do Centro-Oeste com seu endereço

☐ Mudança de endereço a partir do CO nº
☐ Assinatura por 6 números a partir do CO nº
☐ Assinatura por 11 números a partir do CO nº
☐ Correção / Atualização de cadastro
☐ Encomenda

Nome completo

Endereço

Bairro | Tel residencial

Telefone comercial | Fax comercial | Fax residencial

Cep | Cidade | UF | CO-96

Itens encomendados

Quantid.	Código Ref.	Descrição	Preço Unitário	Subtotal

O Total (à direita) foi remetido a Flávio R. Cavalcanti por meio de: **Total:**

☐ Cheque em carta Registrada no dia:	Número do Registro Postal da carta:	Valor exato do cheque:
☐ Vale Postal mandado no dia:	Número do Vale Postal:	Valor exato do Vale Postal:
☐ Depósito bancário efetuado no dia:	☐ Transferência bancária efetuada no dia:	Valor exato do depósito efetuado:

Não serão identificados depósitos / transferências sem indicação legível de: Banco, Data e Valor exato

☐ Banco Itaú	☐ Bradesco	☐ Banco do Brasil
Ag. 1528	Ag. 484-7	Ag. 1004-9
C/C 02270-8	C/C 70.067-3	C/C 8972-9

"Pimentinha" English Electric 9016-9I da SR-4 (ex-1015 da EF Santos a Jundiaí) no novo padrão de pintura da RFFSA, com o nome de "Jundiaí", no 128º aniversário da chegada dos trilhos a esta cidade, em 95/Fev/16. Curioso é notar que o apelido "Pimentinha" não vai mais fazer muito sentido, com as novas cores.

João Paulo M. Camargo

Locomotiva U20C nº 3875 da Fepasa (bitola 1,00 m) com motor Fiat, em Campinas, SP.

Carlos Missaglia
Foto: Eduardo Jacob Peretto

Modelo pintado e decorado por Nilson Rodrigues a partir do isotérmico Frateschi ref. 2016 (opcional: ref. 2015) utilizando decais da folha LAF ref. VF-1 (vagões frigoríficos) e tinta "amarelo RFFSA" do Guilherme Schmitz (opcionais: Floquil reefer yellow #110031; ou ACCU-Flex reefer yellow #16-10; ou Tamiya fosco XF-3 yellow; ou Tamiya brilhante X-8 lemon yellow). O tom exato do protótipo é desconhecido. Floquil é a mais apropriada para frigoríficos). Alterações estruturais: somente Kadee nº 5.

Carlos Eduardo Campanhã
Foto: Marcus Vinícius Fonseca

Projeto para os novos esquemas de pintura da Fepasa — locos, carros e vagões — apresentado de surpresa para o presidente da empresa na reinauguração do Museu Barão do Rio Branco da Cia. Paulista (Jundiaí, SP, 95/Mai/14) e 140º aniversário da primeira ferrovia do Brasil.

Kelso Médici